

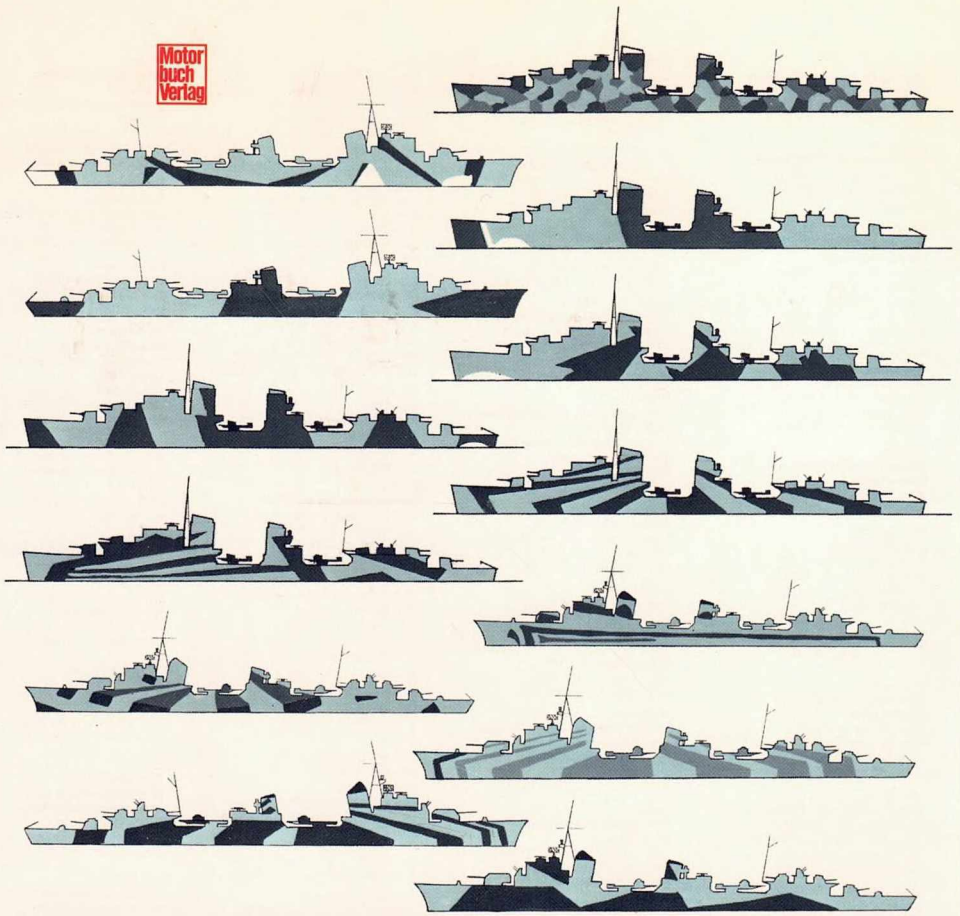
Die deutschen **Zerstörer** im 2. Weltkrieg



Motor
buch
Verlag

M.J. Whitley

Motor
buch
Verlag



ISBN 3-613-01043-7

Eine abschließende Arbeit – das ist sicher das treffende Urteil über M. J. Whitley's Buch »Zerstörer«. Als wohlgedachte Untersuchung der Operation deutscher Zerstörer im Zweiten Weltkrieg behandelt es in einer Fülle fesselnder Details zahlreiche wesentliche Fragen.

Das Buch beginnt mit einer kurzen Einführung zum Grundgedanken des Zerstörers als Schiffstyp und zu seinen Aufgaben. Einleuchtenden Hinweisen auf Erfahrungen im Ersten Weltkrieg folgt eine Betrachtung der Bauprogramme zwischen den Weltkriegen.

Der Haupt-Teil des Buches konzentriert sich gleichwohl auf die verschiedenen Kriegseinsätze, an denen Zerstörer beteiligt waren. Und diese Schilderungen sind die Stärke des Buches. So stellt dieses (mit technischen Daten, Fotos, Karten und Zeichnungen ausgestattete) Buch einen wertvollen Beitrag zur Seekriegsgeschichte dar.

(SHIP MONTHLY)

GEORGE
HUNT
1981

**Do it yourself
um Auto + Motorrad**

**JETZT HELFE ICH
MIR SELBST**

– die millionenfach bewährte Ratgeberreihe für jeden Autofahrer. Herausgegeben von Dipl.-Ing. Dieter Korp. Über 90 lieferbare Bände. Jeder Band mit vielen anschaulichen Abbildungen, Störungstabellen und Schaltplan. ca. DM 25,-

- Bd. 1 VW Käfer 1200/1300/1500 (bis 69)
- Bd. 11 Opel Kadett B
- Bd. 12 Citroën 2 CV/Dyane
- Bd. 15 Renault R 4
- Bd. 17 BMW 1500/2000 (bis 1970)
- Bd. 18 Renault R 16
- Bd. 22 Audi 60/72/80/90
- Bd. 24 Mercedes Benz 180 Cc., 190 D., 200 D., 220 D., 240 D (bis 76)
- Bd. 26 VW Käfer 1200 1303 S (ab 8/69)
- Bd. 28 Ford Capri – I + II .
- Bd. 29 Simca 1100
- Bd. 31 VW Transporter/VW Bus (alle Modelle)
- Bd. 34 Ford Taunus (1971-75)
- Bd. 35 Audi 100 (bis 7/74)
- Bd. 36 Opel Rekord D (II)/Commodore B
- Bd. 38 Mercedes-Benz 200/220/230.4 (1968-76)
- Bd. 39 Opel Manta A
- Bd. 40 Opel Ascona A
- Bd. 43 Peugeot 204/204 Diesel/304
- Bd. 44 Ford Consul/Granada (bis 8/77)
- Bd. 45 Die Auto-Karosserie Sonderband
- Bd. 46 Opel Kadett C
- Bd. 47 Audi 80 (bis 7/78)
- Bd. 48 VW Passat (bis 7/77)
- Bd. 50 VW-Golf-Scirocco (ohne Diesel und GTI) (1974-76)
- Bd. 51 Audi 100 (1974-76)
- Bd. 52 BMW 1502/1602 1802/2002, 2002 ii (ab Baujahr 71)
- Bd. 53 Peugeot 504 (außer Diesel)
- Bd. 54 Simca 1300/1500, 1301/1501
- Bd. 55 Fiat 13
- Bd. 56 VW Polo
- Bd. 58 Ford Escort alle Mod. ab 75
- Bd. 59 Ford Taunus alle Mod. ab 76
- Bd. 60 Opel Manta B
- Bd. 61 Opel Ascona B
- Bd. 62 Elektrik am Auto Sonderband
- Bd. 63 Citroën GS
- Bd. 64 Fiat 132
- Bd. 65 Simca 1307/1308
- Bd. 66 BMW 518/520/525
- Bd. 67 VW Derby
- Bd. 68 Renault R 5
- Bd. 70 Mercedes-Benz 300 D (ab 1976)
- Bd. 71 Audi 100 ab August 1976 (außer Diesel)
- Bd. 72 Mercedes-Benz 200-250 (ab 1976)

- Bd. 73 VW Passat ab August 1977 (ohne Diesel)
- Bd. 74 Renault R 12 alle Modelle
- Bd. 75 Opel Rekord E (ohne Diesel)
- Bd. 76 VW Golf Diesel
- Bd. 77 BMW 520/525/528 6-Zylinder
- Bd. 78 Peugeot 104
- Bd. 79 Ford Fiesta (alle Modelle)
- Bd. 80 VW Golf/Scirocco ab August 78
- Bd. 81 Renault R 6
- Bd. 82 BMW 316, 318, 320 (4-Zylinder)
- Bd. 83 Opel Ascona/Manta B 1,3 Liter ab 79
- Bd. 84 Mercedes Benz 200/230 E, (W 123) neue Motoren (ab 6/80)
- Bd. 85 Mini, alle Modelle ab 1970
- Bd. 86 Audi 80 (alle 4-Zylinder, ohne Diesel) ab 8/78
- Bd. 87 Mazda 323 (alle Modelle)
- Bd. 88 BMW 320, 323 i (nur 6-Zylinder)
- Bd. 89 Opel Kadett D ab 79
- Bd. 90 VW Jetta
- Bd. 91 Ford Granada (alle Mod. ohne Diesel und V4) ab 9/77
- Bd. 92 Ford Escort alle Mod. ab 10/80
- Bd. 93 Ford Capri alle Mod. ab 1978
- Bd. 94/95 Citroën CX (alle Benzin- und Diesel-Mod.) (Der erste Doppelband – ca. DM 32,-)
- Bd. 96 Fiat Ritmo 60, 65, 75, 85

Jeder Band ca. 250 Seiten, ca. 180 Abbildungen, Schaltplan, Störungstabellen, mehrfarbiger Umschlag. Die Reihe wird fortgesetzt.

AUTO-REPARATUR-ANLEITUNGEN

gibt es u.a. für folgende Marken:

- Alfa Romeo, Audi, British Leyland, BMW, Citroën, Datsun, Fiat, Ford, Honda, Lada, Landia, Mazda, Mercedes, Mitsubishi, Opel, Peugeot, Renault, Saab, Simca, Talbot, Toyota, VW, Volvo

Reparaturanleitungen sind für über 250 Auto-Typen erhältlich.

Bitte fordern Sie die ausführliche Typenliste an. Jeder Band ca. 100 Seiten, 180 Abbildungen, Maß- und Einstelltabellen. Einzelband ca. DM 24,- Doppelband ca. DM 32,- Dreifachband ca. DM 36,-

MOTORRAD-REPARATUR-ANLEITUNGEN

gibt es für folgende Marken:

- BMW, Bultaco, CZ, Ducati, Gilera, Harley Davidson, Herkules, Honda,

- Husqvarna, Kawasaki, KTM, Laverda, Maico, Mobylette, Moto Guzzi, MZ, Norton, Puch, Suzuki, Triumph, Vespa, Yamaha.

Mit Hilfe dieser Anleitungen können alle technischen Arbeiten am Motorrad ausgeführt werden.

- Je 100 bis 130 Seiten, 200-300 einf. Abb. Einzelband ca. DM 24,- Doppelband ca. DM 29,- Dreifachband ca. DM 34,-

Auto/Motorsport

**Apfelbeck
Wege zum Hochleistungs-Viertaktmotor**

Ein Handbuch für Liebhaber und Tuner von Viertaktmotoren.

200 Seiten, 201 Abb., gebunden, ca. DM 36,-

**Boschen/Barth
Das große Buch der Porsche-Typen**

Alle Fahrzeuge von 1948 bis heute

716 Seiten, 926 Abb., gebunden, ca. DM 59,-

**Damm/Lingnau
Mit dem Auto eine Klasse besser**

Sicher auf allen Straßen 304 Seiten, 400 Abb., gebunden, ca. DM 39,-

**Fischer/Kümmel
Autotechnik/Autoelektrik**

300 Seiten, ca. 370 Abb., gebunden, ca. DM 32,-

**Hack
VW-Tuning-Golf/Scirocco/Jetta**

Ca. 260 Seiten, ca. 220 Abb. gebunden, ca. DM 36,-

**Hack
Alles über Diesel-PKW**

Entwicklung, Technik, Typologie 324 Seiten, 290 Abb., gebunden, ca. DM 42,-

**Heymann
Campingbusse selbermachen**

276 Seiten, 210 Abb., gebunden, ca. DM 45,-

**Hütten
Motoren**

Technik – Praxis – Geschichte 400 Seiten, 168 Abb., ca. DM 48,-

**Martinez/Nory
Trucks und Trucker**

Ferliaster auf den Straßen der USA 190 Seiten, 133 farbige Großfotos, gebunden, ca. DM 49,-

**Martinez/Nory
Vom Cadillac zum Studebaker**

Amerikanische Traumautos der 50er Jahre 194 Seiten, 167 farbige und schwarzweiße Großfotos, gebunden, ca. DM 56,-

**Neubauer/Rowe
Männer, Frauen und Motoren**

408 Seiten, 42 Abb., Sonderausgabe, gebunden, ca. DM 22,-

**Kfz-
Dokumentation**

**Lewandowski
Maserati**

Geschichte, Sport, Technik, Typen

232 Seiten, 336 Abb., Großformat, gebunden, ca. DM 56,-

**Oswald
Deutsche Autos 1945-1975**

Eine Typengeschichte 464 Seiten, 611 Abb., gebunden, ca. DM 48,-

**Oswald
Alle BMW-Automobile 1928-1978**

176 Seiten, 301 Sw.- und 36 farbige Abb., gebunden, ca. DM 42,-

**Oswald
Alle AUDI-Automobile 1910-1980**

136 Seiten, 240 Abb., Großformat, gebunden, ca. DM 42,-

**Prunet
Ferrari-Legende**

Traum-Ferrari für Sport und Reise 446 Seiten, 559 Abb., gebunden, ca. DM 68,- (später ca. DM 88,-)

**Scharbeck
Alle Peugeot-Automobile 1889 bis 1980**

Personen- und Rennwagen 224 Seiten, 330 Abb., gebunden, ca. DM 54,-

**Sloniger
Die VW-Story**

288 Seiten, 175 Abb., gebunden, ca. DM 39,-

Motorrad

**Bönsch
Einführung in die Motorradtechnik**

284 Seiten, 300 Abb., gebunden, ca. DM 38,-

**Becker
Motorrad-Oldtimer fachgerecht restauriert**

132 Seiten, 103 Abb., gebunden, ca. DM 32,-

**Damm/Lingnau
Eine Klasse besser**

Schnell und sicher auf dem Motorrad 248 Seiten, 326 Abb., gebunden, ca. DM 36,-

**Herz/Reese
Die NSU-Renngeschichte 1904-1956**

440 Seiten, 469 Abb., Großformat, gebunden, ca. DM 68,-

**Hütten
Motorrad-Technik**

Analysen und Tests 336 Seiten, 310 Abb., gebunden, ca. DM 39,-

**Lingnau
Motorradfahren – und alles was dazugehört**

180 Seiten, 92 Abb., gebunden, ca. DM 24,-

Unsere Bücher erhalten Sie in allen Buchhandlungen und in den Buchabteilungen der Kaufhäuser

Leverkus
Die tollen Motorräder der 50er Jahre
224 Seiten, 143 Abb., gebunden, ca. DM 38,—

Nischke
Reisen mit dem Motorrad
160 Seiten, 144 Farbb., Großformat, gebunden, ca. DM 29,—

Poensgen
Das große Handbuch für Motorradfahrer:
Geschichte — Funktion — Fahren — Ausrüstung — Sport — Papierkrieg
356 Seiten, 324 Abb., gebunden, ca. DM 38,—

Rogge/Leverkus
Handbuch für Motorradreisende
304 Seiten, 164 Abb., 54 Streckenskizzen, gebunden, ca. DM 36,—

Thorpe
Motorradreparatur-Handbuch
228 Seiten, 197 Abb., gebunden, ca. DM 36,—

Willoughby
Das Motorrad-Rennsportbuch
224 Seiten, 270 Abb., Großformat, gebunden, ca. DM 48,—

Bahnen

Gottwald
S-Bahn-Album 1945-1960
500 Bilder von der Deutschen Bundesbahn
376 Seiten, 500 Abb., gebunden, ca. DM 56,—

Hecht
Von Ehrlich nach Ottbergen
Die letzten Dampflok zwischen Harz und Weser
204 Seiten, 203 Abb., gebunden, ca. DM 46,—

Mehrtretter
Am Ende einer Epoche — Dampflokomotiven
352 Seiten, 335 Abb., gebunden, ca. DM 69,—

Kompenhans
Die Dampfmaschine
116 Seiten, 79 Abb., gebunden, ca. DM 22,—

Petersen
Die Eisenbahn in China
Das staatliche Eisenbahnunternehmen der Volksrepublik China in Wort und Bild
120 Seiten, 128 Abb., Großformat, gebunden, ca. DM 54,—

Walz
Die Eisenbahn in Baden-Württemberg
Geschichte der Bahnen in Baden und Württemberg 1840 bis heute
196 Seiten, 110 Abb., gebunden, ca. DM 38,—

Zintl
Die letzten Bayerischen
Bilder alter Dampflokomotiven
224 Seiten, 247 Abb., gebunden, ca. DM 38,—

Weigel
Bayerische Eisenbahnen
Vom Saampfadl zum Intercity
240 Seiten, 240 Abb., Großformat, gebunden, ca. DM 45,—

Zeitgeschichte

Buchbender/Schuh
Die Waffe, die auf die Seele zielt
Psychologische Kriegsführung 1939—1945
200 Seiten, 192 Abb., gebunden, ca. DM 42,—

Euler
Die Entscheidungsschlacht an Rhein und Ruhr 1945
276 Seiten, 251 Abb., Großformat, gebunden, ca. DM 39,—

Garlinski
Deutschlands letzte Waffen im 2. Weltkrieg
Der Untergrund-Krieg gegen die V1 und die V2
320 Seiten, 62 Abb., gebunden, ca. DM 39,—

Haape
Endstation Moskau
Tagebuch eines Frontarztes
376 Seiten, 56 Abb., gebunden, ca. DM 36,—

Kramer
Gefangen in Amerika
Die umfassende Darstellung über die US-Kriegsgefangenschaft von 400 000 deutschen Soldaten
324 Seiten, 103 Abb., gebunden, ca. DM 48,—

Niehaus
Endkampf zwischen Rhein und Weser
Norwestdeutschland 1945
240 Seiten, 269 Abb., gebunden, ca. DM 45,—

Tieke
Das Ende zwischen Oder und Elbe
Der Kampf um Berlin 1945
512 Seiten, 50 Abb., gebunden, ca. DM 48,—

Seekrieg im Bild
1939—1945
192 Seiten, 273 Abb., Großformat, gebunden, ca. DM 39,—

Militär-Luftfahrt

Boehme
Jagdgeschwader 7
Die Chronik eines Me 262-Geschwaders 1944/45
292 Seiten, 168 Abb., gebunden, ca. DM 39,—

Brütting
Die deutschen Kampfflieger-Asse 1939-45
306 Seiten, 97 Abb., (als ungek. Sonderausgabe), gebunden, nur ca. DM 19,80

Euler
Als Deutschlands Dämme brachen
226 Seiten, 130 Abb., gebunden, (als ungek. Sonderausg.) nur ca. DM 18,—

Ethell/Price
Angriffsziel Berlin
Auftrag 250: 6. März 1944
288 Seiten, 87 Abb., gebunden, ca. DM 39,—

Just
Stuka-Oberst Hans-Ulrich Rudel
Bilder und Dokumente
280 Seiten, 540 Abb., Großformat, gebunden, ca. DM 28,—

Obermaier/Held
Jagdflieger Oberst Werner Mölders
Bilder und Dokumente
232 Seiten, 484 Abb., Großformat, gebunden, ca. DM 46,—

Munson
Die Weltkrieg-II-Flugzeuge
Alle Flugzeuge der kriegführenden Mächte
462 Seiten, 350 Abb., gebunden, (als ungekürzte Sonderausg. nur ca. DM 22,—

Nowarra
Die 109 —
Gesamtentwicklung eines legendären Flugzeugs
312 Seiten, 400 Abb., gebunden, ca. DM 45,—

Price
Sie flogen die Spitfire
Der Kriegseinsatz eines berühmten Flugzeugs
224 Seiten, 240 Abb., gebunden, ca. DM 42,—

Sims
Jagdflieger — die großen Gegner von einst
320 Seiten, 49 Abb., gebunden, als ungekürzte Sonderausg. nur ca. DM 22,—

Smith
Stuka
Die Geschichte der Ju 87
236 Seiten, 155 Abb., gebunden, ca. DM 18,—

Toliver/Constable
Holt Hartmann vom Himmel
Die Geschichte des erfolgreichsten Jagdfleglers der Welt
344 Seiten, 52 Abb., gebunden, als ungekürzte Sonderausg. nur ca. DM 18,—

Toliver/Constable
Das waren die deutschen Jagdflieger-Asse 1939-1945
418 Seiten, 60 Abb., gebunden, als ungekürzte Sonderausg. nur ca. DM 19,80

Ziegler
Raketenjäger Me 163
248 Seiten, 95 Abb., gebunden, ca. DM 18,—

Zivil-Luftfahrt

Coates
Jane's - Die Segelflugzeuge und Motorsegler der Welt
208 Seiten, 384 Abb., gebunden, ca. DM 38,—

Demand
Die großen Atlantikflüge 1919 bis heute
216 Seiten, 465 Abb., Großformat, gebunden, ca. DM 39,—

Heimann
Die Flugzeuge der Deutschen Lufthansa 1926 bis heute
336 Seiten, 388 Abb., gebunden, ca. DM 59,—

Maier
Das Spiel mit dem Aufwind
Segelflug in faszinierenden Farben
136 Bild- und Textseiten, davon 68 ganzseitige Abb., gebunden, ca. DM 48,—

Reichmann
Segelfliegen
Die praktische Ausbildung
128 Seiten, 70 Abb., gebunden, ca. DM 35,—

Reichmann
Streckensegelflug
184 Seiten, 138 Abb., gebunden, ca. DM 48,—

Redemann
Die fliegenden Verbände der Luftwaffe 1956-1982
186 Seiten, 319 Abb., Großformat, gebunden, ca. DM 48,—

Schack v. Wittenau
Pionierflüge eines Lufthansa-Kapitans 1926-45
224 Seiten, 58 Abb., gebunden, ca. DM 28,—

Waffen-Bücher

Boger
Combat-Training für den Ernstfall
236 Seiten, 242 Abb., gebunden, ca. DM 32,—

Götz
Vorderlader
Entwicklung, Technik, Laden, Schießen
192 Seiten, 100 Abb., gebunden, ca. DM 29,—

Gotz
Die deutschen Militärgewehre und Maschinenpistolen 1871-1945
148 Seiten, 273 Abb., gebunden, ca. DM 42,—

Heymann
Schusswaffen-Werkbuch für Waffenfreunde
Reparieren, Restaurieren, Frisieren
240 Seiten, 172 Abb., gebunden, ca. DM 44,—

König
Das große Buch der Faustfeuerwaffen
Die Pistolen und Revolver unserer Zeit in Handhabung und Technik
552 Seiten, über 1000 Abb., gebunden, ca. DM 68,—

König
Das große Buch der Sportwaffen
232 Seiten, 356 Abb., gebunden, ca. DM 46,—

Walter
Luger
312 Seiten, 393 Abb., Großformat, gebunden, ca. DM 68,—

Wilkinson
Steinschloß-Flinten, -Pistolen und -Gewehre vom 17. bis zum 19. Jahrh.
160 Seiten, 166 Abb., gebunden, ca. DM 28,—

In einer Fülle fesselnder Details werden Aktionen der deutschen Zerstörer im Zweiten Weltkrieg behandelt, die bisher nur in unveröffentlichten Berichten vorlagen. Das Buch dokumentiert auch Entwurf und Bau der Schiffe.

Im April 1940 wurden die norwegischen Fjorde zum blutigen Schlachtfeld für Zerstörer: An zwei Tagen wurden während der größten Zerstörerschlacht des Zweiten Weltkrieges in westlichen Gewässern zehn deutsche und zwei britische Zerstörer versenkt. Das waren Schläge, die die Zerstörerflottillen der deutschen Kriegsmarine für den Rest des Krieges nicht völlig überwinden sollten. Aber dennoch waren die schwer bewaffneten großen Zerstörer die aktivsten deutschen Überwasserschiffe des Zweiten Weltkrieges: Im Polenfeldzug legten sie Minen in der Ostsee. Vor der britischen Küste legten sie Minenfelder. Sie unterstützten und sicherten die Invasion Dänemarks und Norwegens. Sie griffen von Frankreich aus die alliierte Schifffahrt an. Sie operierten zusammen mit den großen Schiffen (»Scharnhorst«, »Gneisenau« und »Prinz Eugen«) und geleiteten sie während des Kanaldurchbruchs. Sie kämpften erbittert in arktischen Gewässern gegen die Rußlandgeleitzüge. Sie kämpften in der Nordsee, dem englischen Kanal und der Biskaya mit britischen Zerstörern. In der Ostsee waren sie für Küstenbeschießungen und zum Mi-

nenlegen eingesetzt. – Alle diese Aktionen werden im Hauptteil dieses Buches konzentriert erläutert. Zeitgeschichtliche Hintergründe und technische Daten bieten eine wertvolle Informationsquelle. Erstmals erfährt hier der Leser auch, was mit den »Überlebenden« bei ihren neuen Besitzern nach 1945, der französischen, sowjetischen, britischen und amerikanischen Marine, geschah. Umfangreiche Anhänge enthalten Angaben zu jeder Zerstörerklasse. Der Text wird durch Fotos, Karten und Zeichnungen sinnvoll ergänzt. »Die deutschen Zerstörer im Zweiten Weltkrieg«: eine sachliche Dokumentation zur Seekriegsgeschichte!

MOTORBUCH VERLAG
STUTTGART



322 Seiten, 112 Abbildungen,
gebunden, DM 36,-



248 Seiten, 255 Abbildungen,
gebunden, DM 55,-



256 Seiten, 40 Abbildungen,
gebunden, DM 28,80



356 Seiten, 154 Abbildungen,
gebunden, DM 36,-



180 Seiten, 85 Abbildungen,
gebunden, DM 24,-



162 Seiten, 55 Abbildungen,
gebunden, DM 24,-



328 Seiten, 94 Abbildungen,
gebunden, DM 36,-



248 Seiten, 44 Abbildungen,
gebunden, DM 24,-

M. J. WHITLEY

Die deutschen
Zerstörer
im 2. Weltkrieg

MOTORBUCH VERLAG STUTTGART

Copyright © by M. J. Whitley
Die englische Ausgabe ist erschienen bei Arms and Armour Press,
Lionel Leventhal Ltd., London,
unter dem Titel: «Destroyer! German Destroyers in World War II».

Die Übertragung ins Deutsche besorgte:
Hans Renker

ISBN 3-613-01043-7

1. Auflage 1985

Copyright © by Motorbuch Verlag, Postfach 1370, 7000 Stuttgart 1.

Eine Abteilung des Buch- und Verlagshauses Paul Pietsch GmbH & Co. KG.

Sämtliche Rechte der Verbreitung in deutscher Sprache – in jeglicher Form und
Technik – sind vorbehalten.

Satz und Druck: Aumüller Druck KG, 8400 Regensburg.

Bindung: Spiegel Buch GmbH, 7900 Ulm.

Printed in Germany.

Eingelesen mit ABBYY Fine Reader 16

Inhalt

Vorwort	7
Einleitung	9
Teil 1 Planung und Bau	16
1 Die Vorkriegszerstörer	16
2 Die Kriegsbauten	36
3 Torpedoboote	57
4 Bewaffnung	78
Teil 2 Die Einsätze	97
5 Vor dem Sturm	97
6 Offensive in der Nordsee	105
7 «Wikinger» und «Weserübung»	122
8 Herausforderung im Kanal	148
9 Im kalten Norden	169
10 Abenteuer in der Arktis	192
11 Finale in Frankreich	214
12 Schwanengesang in Norwegen	252
13 Der Zusammenbruch	269
14 Frieden	290
Anhang (Technische Daten)	303
Register	353

Vorwort

Zweimal in diesem Jahrhundert hat die deutsche Kriegsflotte die britische zum Kampf herausgefordert und wurde beide Male besiegt. In beiden Weltkriegen sahen die Überwasserstreitkräfte insgesamt nach einigen Eröffnungsscharmützeln wenig Kampfeinsatz, blieben aber für die Dauer der Konflikte ein wichtiger Faktor in der britischen Seekriegsplanung. Es kam zwar zu einzelnen Aktionen zwischen Überwasserstreitkräften, wie den Seeschlachten von Coronel, Falkland und der Skagerrakschlacht im Ersten und der «Bismarck»-Episode im Zweiten Weltkrieg, aber die Hauptträger des Seekrieges waren die U-Boote; infolgedessen wurde viel über den U-Boot-Krieg und die bekannteren Gefechte zwischen Überwasserschiffen geschrieben.

Auf der alliierten Seite wurden die Operationen der meisten Kriegsschiffstypen geschildert, aber deutscherseits wurden nur die bekannteren grossen Schiffe im Detail behandelt. Zerstörer sind eine Schiffsklasse, mit der gewöhnlich raue Einsätze und Wagemut assoziiert wird, und daher werden die Ergebnisse ihrer Kriegseinsätze meist zuerst veröffentlicht. Die britischen, amerikanischen und japanischen Zerstörereinsätze sind alle genau erforscht, und zahlreiche Bücher wurden über sie geschrieben, aber über die deutschen Zerstörer wurde bisher nur wenig gedruckt, trotz der Tatsache, dass die Kriegsmarine im Zweiten Weltkrieg vierzig davon, darunter die schwerstbewaffneten irgendeiner Nation, in Dienst stellte. Was bisher im Druck erschienen ist, ist im Allgemeinen auf diejenigen Operationen beschränkt, die zusammen mit Vorstössen der Grosskampfschiffe stattfanden – und selbst diese eher zweitrangigen Anmerkungen zu Zerstörereinsätzen sind oft britischen offiziellen Quellen mit ihrer manchmal etwas einseitigen Sicht der betreffenden Unternehmung entnommen. Dieses Buch ist ein Versuch, den bisherigen Versäumnissen abzuweichen, und zusammen mit britischen sind auch die offiziellen deutschen Akten umfassend herangezogen worden, um erstmals in englischer Sprache eine umfassende Geschichte der deutschen Zerstörereinsätze im Zweiten Weltkrieg vorzulegen.

Deutsche Zerstörer waren ausnahmslos grosse und schwer bewaffnete Schiffe, erfüllten aber aus einer Reihe von Gründen, die sowohl im technischen als auch im strategischen Bereich liegen, während ihrer Kriegseinsätze nicht die Erwartungen ihrer geistigen Väter. Nach 1940, im Gefolge der schweren Verluste in Narvik (durch die die deutschen Zerstörer hauptsächlich bekannt wurden), und durch die von der Royal Navy ausgeübte fast lückenlose Kontrolle über die Nordseeausgänge, waren ihre Operationsmöglichkeiten begrenzt; dennoch wurden in den Anfangsjahren des Krieges einige hervorragende und meist unbekannte Erfolge erzielt. Die Schiffe waren mit neuen und relativ

unerprobten Hochdruck-Heissdampf-Antriebsanlagen ausgestattet, und man fand schnell heraus, dass ein Krieg der erfolgreichen Kurierung von Kinderkrankheiten nicht förderlich ist, mit dem Erfolg, dass lange Werfliegezeiten zur Reparatur der Antriebsanlagen erforderlich waren. Die Zerstörer des Typs 34 waren besonders berüchtigt, da sie die ersten neuen Zerstörer seit dem Ersten Weltkrieg waren, und in diesem Buch wird auf die Konstruktion ihrer Maschinenanlagen ausführlich eingegangen.

Die Frage der deutschen Torpedoboote und der besten Behandlung ihrer Geschichte hat sich als ein gewisses Problem erwiesen. Abgesehen von den ursprünglichen Booten der Typen 23 und 24 waren sie nicht für den Flotteneinsatz nach klassischer Zerstörerart vorgesehen und wurden auch meist nicht so eingesetzt. Bis April 1942 operierten sie als unabhängige Waffengattung der Flotte; erst dann kamen sie unter den Befehl des Führers der Zerstörer. Um jedoch ein vollständigeres Bild der Operationen der Torpedofahrzeuge zu geben, sind ihre wichtigsten Einsätze zusammen mit denen der echten Zerstörer in dieses Buch aufgenommen, wenn auch nicht detailliert; aus Vollständigkeitsgründen wurde auch ein Kapitel über ihren Entwurf und Bau aufgenommen.

Entfernungen sind in Metern angegeben; es wird darauf hingewiesen, dass in der Kriegsmarine üblicherweise Hektometer (1 hm = 100 m) verwendet wurden. Wenn nichts anderes angegeben ist, sind die Zeiten die damaligen deutschen Zeiten. Der Inhalt von Kapitel 2 und Anhang I differiert in einigen Einzelheiten von anderer vorhandener Literatur. Meine Informationsquellen für projektierte Entwürfe in diesen beiden Abschnitten sind teilweise die Dokumente NID24/T24/45 und NID24/T6/45 des britischen Marineneachrichtendienstes, die nach dem Krieg auf der Basis ausgewerteter erbeuteter deutscher Marinearchiv-Dokumente, besonders MarRüst/KISa2450/44 GKdos, erstellt wurden. Letzteres Dokument, datiert Oktober 1944, führt alle im Bau befindlichen deutschen Kriegsschiffe auf, mit den entsprechenden Baudaten. Es wurden auch die deutschen Originaldokumente ausgewertet, aus denen die NID-Berichte zusammengestellt wurden.

Mein Dank für die grosszügige Hilfe und Kooperation beim Auswerten von Dokumenten geht an Mr. R.M. Coppock vom Naval Historical Branch. Weiterhin danke ich Konteradmiral Duval, Konteradmiral Fliehe und Officier Marinier Audouy vom französischen Amt für Marinegeschichte sowie F. Flower (Luftwaffenmuseum), Commander H.G. Vere RN; Sub-Lieutenant Twiss RAN; A.M. Sinclair (Y.A.R.D.); Fregattenkapitän Horkisch (Militärgeschichtliches Forschungsamt); R. Erikson; W. Harnack; S. Breyer; H. Graf; J. Meister; G.E. Hasselwander (Historisches Zentrum der U.S. Luftwaffe); und Lieutenant-Commander Cox (Museum der Marineluftwaffe). Viele andere haben auf verschiedene Weise geholfen und mich in meiner Arbeit ermutigt. Vor allem danke ich meiner Frau Rita dafür, dass sie das Manuskript getippt hat.

M. J. Whitley

Einleitung

Wenn auch die Anfänge des Zerstörers zurückdatieren bis zur Erfindung des Spierentorpedos im frühen 19. Jahrhundert, so wurde dieser Schiffstyp doch erst durch das Auftreten des Whitehead-Torpedos zu einem ernstzunehmenden Waffensystem. Angetrieben durch die ebenfalls noch neue Dampfmaschine, begann er seine Laufbahn als kleines, schnelles, zum «Verheizen» gedachtes Fahrzeug gegen Ende des 19. Jahrhunderts, damals noch unter der Typbezeichnung «Torpedoboot». Da diese Boote schnell und billig zu erstellen waren, sahen die kleineren Seemächte in ihnen sofort ein Mittel zur Aufstellung einer starken Flotte zur Küstenverteidigung, die wohl in der Lage sein konnte, den Supermächten der damaligen Zeit Paroli zu bieten, ohne dass man eine grosse und teure Marine aufbauen musste. Deutschland, Italien, Österreich-Ungarn und Frankreich begannen, Torpedoboote in grossen Stückzahlen auf Stapel zu legen, mit denen sie die Übermacht der Linienschiffe in Frage stellen wollten. In der natürlichen Entwicklung der Waffentechnik erzwingt jede Waffe jedoch mit der Zeit eine Gegenwaffe, in diesem Falle den «Torpedobootszerstörer», und wenn auch letzterer zum Beispiel in der Royal Navy als «torpedo boat catcher» einen etwas unglücklichen Start hatte, war doch die Tendenz klar hin zum grossen Schiff – zum Schiff mit mehr Geschützen, um Torpedoboote zu besiegen, jedoch unter Beibehaltung der ursprünglichen Torpedobewaffnung.

In den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts traten beide Typen in den grösseren Flotten auf, aber ab 1910 gab Grossbritannien die weitere Entwicklung des Torpedoboots auf und konzentrierte sich ausschliesslich auf Zerstörer (T.B.D.'s, Torpedo Boat Destroyers). Bald darauf gaben auch die USA das Torpedoboot auf. Man kann darüber diskutieren, ob hier nur Etikettenschwindel getrieben wird, aber mit fortschreitender Zeit traten in den europäischen Marinen zwei deutlich unterschiedlichen Typen in Erscheinung: einer war der Flottenzerstörer, gedacht für den Einsatz zusammen mit Kriegsschiffsverbänden, während man den zweiten als schnelles Geleitboot bezeichnen könnte, mit leichter Geschütz-, aber schwerer Torpedobewaffnung.

In Deutschland entwickelten sich die Zerstörer aus den «Divisionsbooten» D 1-D 10, die als Führerboote für die Torpedobootsflottillen entworfen worden waren. Das erste Boot, D 1, verdrängte 249 Tonnen und hatte zwei 5 cm-Geschütze und drei Torpedorohre. Fertiggestellt zwischen 1886 und 1896, gehörten diese Boote bei Ausbruch des Ersten Weltkrieges schon zu den Reserveverbänden, wenn auch D 8 bei dem Gefecht vor Helgoland im August 1914 noch dabei war.

Um die Jahrhundertwende wurden die ersten «Grossen Torpedoboote» gebaut; diese waren die ersten echten Zerstörer der deutschen Kriegsmarine, wenn auch diese Bezeichnung auf deutscher Seite erst ab 1930 benutzt wurde. Zwischen 1900 und 1911 baute Deutschland 97 Torpedoboote, die wie damals üblich nur Nummern, aber keine Namen trugen: S 90-107, G 108-113, S 114-131, G 132-137, S 138-149, V 150-175, S 176-179, V 180-191 und G 192-197. In der gleichen Zeit baute Grossbritannien 104 Boote; Frankreich sogar noch einige mehr; auch das zaristische Russland und Italien bauten diese Waffengattung aus.

Die deutschen Boote verdrängten zwischen 400 und 800 Tonnen und hatten ausnahmslos zwei Schornsteine. Die ersten 61 hatten eine Bewaffnung von drei 5 cm- oder 5,2 cm-Geschützen und drei einzeln aufgestellten 45 cm-Torpedorohren. Zwei der Rohre standen in dem Versaufloch vor der Brücke. Dadurch stand diese ziemlich weit hinten; es hiess, dadurch verbessere sich die Seefähigkeit der Boote, weil überkommene Seen sich brechen konnten, ehe sie die Aufbauten trafen. Die Torpedobootsbesatzungen waren anderer Meinung, und ab V 161 hatten die Boote eine bis zur Brücke durchgehende Back, wenn auch bei einigen im Krieg gebauten Booten das Versaufloch noch einmal erschien. Die deutsche Vorliebe für den Torpedo als Waffe ist schon zu diesem frühen Zeitpunkt offensichtlich, denn zeitgenössische britische Boote waren eher Kanonen- als Torpedoboote; die meisten trugen drei oder vier Geschütze von 7,6 cm- oder sogar 10,2 cm-Kaliber und nur zwei Torpedorohre. Französische Entwürfe aus dieser Zeit zeigen sogar sechs Geschütze und vier Torpedorohre und schienen damit, zumindest auf dem Papier, die beste Kombination aus Angriffskraft und Geschwindigkeit zu bieten.

Die frühen deutschen Schiffe wurden von drei grossen Werften geliefert: Schichau in Elbing, der Friedr. Krupp Germaniawerft in Kiel, und der Stettiner Vulkanwerft. Entsprechend waren die Kennbuchstaben der Boote: «S», «G» und «V». Später bauten auch die Kieler Howaldtswerke («H») und Blohm und Voss in Hamburg («B») Torpedoboote. Mit der G 174-Klasse von 1910 wurde ein grösseres Torpedokaliber, 50 cm, eingeführt; gleichzeitig wurde die Rohrzahl auf vier erhöht, davon zwei in Zwillingaufstellung. Dieses Arrangement fand erst drei Jahre später mit der L-Klasse Eingang in die Royal Navy. Bis hin zur V 150-Klasse von 1907-08 erfolgte der Antrieb durch Kolbendampfmaschinen; einzelne Boote erhielten versuchsweise Turbinenantrieb.

In den Jahren unmittelbar vor dem Ersten Weltkrieg gab es keine grossen technologischen Durchbrüche mehr. Bis 1914 hatte sich das typische deutsche Torpedoboot bei 700 bis 900 Tonnen eingependelt, hatte Turbinenantrieb und trug drei 8,8 cm-Geschütze und eine auf sechs Rohre erhöhte Torpedobewaffnung. Das 10,5 cm-Geschütz, das in die S 13-Klasse von 1912 eingebaut worden war, wurde vor dem Krieg auf anderen Klassen nicht mehr eingebaut. Während der Feindseligkeiten erhöhte sich die Wasserverdrängung der Kriegsneubauten auf etwa 1'200 Tonnen; einige Boote, die für fremde Flotten im Bau waren und bei Kriegsausbruch in die Kaiserliche Marine eingereiht wurden, verdrängten 1'700 bis 1'800 Tonnen. Bei der Kapitulation hatten sich die deutschen Torpedoboote entwickelt zu Schiffen von 1'200 Tonnen, bewaffnet mit drei 10,5

cm-Geschützen und sechs 50 cm-Torpedorohren und mit einer Höchstgeschwindigkeit von 37 Knoten. Ihre britischen Gegner hatten bei der Torpedobewaffnung aufgeholt und trugen 12,7 cm-Geschütze, während auf der anderen Seite des Atlantiks die neuesten US-Boote zwölf Torpedorohre und vier 10,2 cm-Geschütze trugen. 1918 erschienen die beiden ersten Schiffe eines neuen, grösseren deutschen Entwurfs von 2'400 Tonnen Wasserverdrängung; bei einer Geschwindigkeit von 37 Knoten waren diese Schiffe mit vier 15 cm-Geschützen und vier Torpedorohren bestückt. Diese Fahrzeuge, S 113 und V 116, waren bei Kriegsende noch nicht ganz einsatzbereit; man hatte nicht viel Erfolg mit ihnen, und eine Reihe von Schwesterschiffen wurden nach November 1918 nicht fertiggestellt. Am anderen Ende der Skala war das echte Torpedoboot mit den Booten A 1-A 92 weiterentwickelt worden. Die ersten Boote verdrängten nur 137 Tonnen; die A 92-Klasse war jedoch schon wieder auf 392 Tonnen angewachsen. Die Boote hatten im allgemeinen zwei 8,8 cm-Geschütze und ein Torpedrohr; die kleineren, früheren Fahrzeuge trugen sogar nur 5 cm-Kanonen. Wie ihre Nachfahren im Zweiten Weltkrieg wurden diese Torpedoboote zumeist im Englischen Kanal eingesetzt.

Zwischen 1900 und dem Waffenstillstand wurden deutscherseits 225 Torpedoboote gebaut. 67 davon gingen im Krieg verloren, 50 wurden in Scapa Flow versenkt, 82 wurden unter den Alliierten verteilt oder besser gesagt abgewrackt, und 16 wurden in die Reichsmarine der Weimarer Republik übernommen. Die anderen wurden bis 1929 ausrangiert und sehr wahrscheinlich als Ersatzteilsponder aufgebraucht. Eine grosse Anzahl Torpedoboote blieb nach dem Waffenstillstand unvollendet, da ab 1916 der Bau von Überwasserschiffen zugunsten des U-Boot-Baus eingeschränkt wurde, was auch im Zweiten Weltkrieg wieder geschehen sollte.

Nach 1919 strebten die Admirale Behnke und Zenker einen Wiederaufbau der Marine an und leisteten grundlegende Arbeit, auf die ihr Nachfolger, Admiral Raeder, aufbauen konnte. Raeder war Admiralstabschef, als die Planungen für eine neue Klasse von Zerstörern begann. Unter der Bezeichnung «Zerstörer Typ 34» überschritten diese die Beschränkungen des Versailler Vertrages beträchtlich und sollten stärker sein als zeitgenössische russische, polnische und französische Boote. Sie waren Fortentwicklungen der Pläne von 1932, die wiederum auf S 113 und V 116 zurückgingen. Diese Boote waren nach dem Krieg an Frankreich bzw. Italien abgetreten worden und hatten dort die in sie gesetzten Erwartungen nicht erfüllt: sie waren topplastig, instabil und zu langsam – Mängel, die ähnliche Fehler ihrer Weltkrieg II-Nachkommen nicht mehr weiter verwunderlich erscheinen lassen'«'.

Der S 113-Typ trug 15 cm-Geschütze, was im Vergleich zu der sonst üblichen 10,5 cm-Torpedobootskanone ein beträchtlicher Sprung war. Die Handhabung solch schwe-

Anm.d.Übers.: Zu S 113 und V 116 gibt es auch gegenteilige Meinungen. Gröner/Jung/Maass schreiben in «Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945» Bd. 2, Koblenz 1983: «Die fertiggestellten Einheiten bewährten sich in Frankreich und Italien ausgezeichnet.» Dafür spricht auch, dass sich die Boote in diesen Ländern bis 1936 bzw. 1937 im aktiven Dienst hielten – länger als alle anderen deutschen Beuteboote.

rer Geschosse muss auf einer derart bewegten Geschützplattform, die auch noch hinsichtlich ihrer Seefähigkeit suspekt war, fast unmöglich gewesen sein, und die Tatsache, dass das gleiche Problem bei den Zerstörern nach «Roeder» (Typ 1936 A), bei denen das 15 cm-Geschütz wiedereingeführt wurde, ebenfalls auftrat, lässt darauf schliessen, dass die Konstrukteure keine Möglichkeit gehabt hatten, die Gefechtsleistung der S 113-Klasse ordentlich auszuwerten. Es ist auch möglich, dass in der deutschen Marine Geschossgewicht gegenüber Feuergeschwindigkeit den Vorrang hatte'«. S 113 und V 116 hatten auch ein grösseres Torpedokaliber von 60 cm, das kein anderer Zerstörer trug, und das nicht wieder eingeführt wurde, als der Wiederaufbau der Flotte begann. Trotz der Mängel, die diese Schiffe für die Kaiserliche Marine aufwiesen, sollen sie später unter französischer bzw. italienischer Flagge unter den weniger harten Anforderungen des Mittelmeers gute Leistungen gezeigt haben.

Unter Artikel 181 des Friedensvertrages von Versailles war die erlaubte Stärke der Reichsmarine lächerlich. Sie war beschränkt auf sechs alte Linienschiffe, ein paar ebenso alte Kleine Kreuzer und eine Handvoll Torpedoboote aus der Zeit vor 1914. Zu den grossen Torpedobooten gehörten T 175, T 185, T 190 und T 196 (656/810 Tonnen), V 1-3, V 5 und V 6 (595/697 Tonnen), G 7, G 8, G 10 und Gil (573/719 Tonnen) und S 18, S 19 und S 23 (568/695 Tonnen); zusätzlich waren 16 kleine Torpedoboote erlaubt. Es durften aber nur je zwölf Boote gleichzeitig in Dienst gehalten werden. Angesichts des Alters der Boote und der Knappheit an Personal war selbst diese kleine Streitmacht nur unter Schwierigkeiten in Dienst zu halten.

Mitte der zwanziger Jahre ergab sich die zwingende Notwendigkeit, dass einige Einheiten der Flotte, vor allem die total veralteten Linienschiffe, Kreuzer und Torpedoboote, durch Neubauten ersetzt werden mussten. Eine erste vorsichtige Neubautätigkeit hatte schon 1921 mit der Kiellegung des Leichten Kreuzers «Emden» begonnen. Dieser war wenig mehr als die bescheidene Fortentwicklung eines Weltkrieg I-Entwurfs; dergleichen gingen die Ersatzbauten für die Torpedoboote auf Entwürfe aus der Zeit 1914-1918 zurück. Unter den Bestimmungen des Friedensvertrages waren Neubauten erlaubt, aber die Tonnage war in jeder Schiffskategorie streng limitiert – Zerstörer zum Beispiel durften nicht mehr als 600 Tonnen verdrängen. Dennoch wurde mit der «Raubvogel»-Klasse ein Anfang gemacht; das erste Boot, die «Möwe», lief am 24. März 1926 vom Stapel. In der Praxis erwies es sich als unmöglich, mit der erlaubten Tonnage ein modernes Kampfschiff zu bauen, und die Boote verdrängten in Wirklichkeit 924 Tonnen Standard. Sie waren mit drei 10,5 cm-Geschützen und sechs 53,3 cm-Torpedorohren bewaffnet und konnten 33 Knoten laufen. Im Vergleich mit den zeitgenössischen Zerstörern der britischen «Amazon»-, holländischen «Evertsen»- und französischen «Bourrasque»-Klasse verdienten die «Möwe»-Boote allerdings kaum die Bezeichnung «Zerstörer» und wurden auch realistischerweise als «Torpedoboote Typ 23» bezeichnet.

* Anm.d.Übers.: Wohl kaum – mit genau dem gegenteiligen Argument lagen die deutschen Geschützkaliber, bis auf diese eine Ausnahme, in der Kaiserlichen Marine immer unter denen der Royal Navy.

net. Die meisten Boote dieser und der nachfolgenden ähnlichen «Raubtier»-Klasse (933/1320 Tonnen, 3 x 10,5 cm, 6 x 53,3 cm Torpedorohre, 33 Knoten) leisteten während des Zweiten Weltkrieges im englischen Kanal gute Dienste. Zwei Boote der letzteren Klasse trugen zeitweise zur Erprobung die 12,7 cm-Geschütze in Einzellafetten, die schliesslich in die ersten «echten» Zerstörer des Typs 34 eingebaut wurden.

Äusserlich verriet der neue Typ 34 seine Herkunft durch die Ähnlichkeit der Schornsteinform und der Aufstellung der Torpedorohre mit derjenigen bei S 113 und V 116. Das Backdeck hatte, wie auch bei der «Raubtier»- und «Raubvogel» – Klasse, ein deutliches Weltkrieg I-Erscheinungsbild, mit dem völlig fehlenden Deckssprung und der Beibehaltung einer angedeuteten Walrückenback. Die Schiffe sahen eindrucksvoll aus, mit hohen, stark ovalen Schornsteinen mit grossen Schornsteinkappen, die ein ernstes Stabilitätsproblem andeuteten. Man kann in der Tat die Klagen über unzureichende See-eigenschaften verstehen, wenn man einige der Bilder von früheren Einheiten betrachtet: selbst bei völlig ruhiger See scheinen die Schiffe vorn tief im Wasser zu liegen, und der fehlende Deckssprung fällt deutlich auf.

Zu Zeit der Kiellegung der ersten Einheiten im Oktober 1934 war der Typ 34 zumindest theoretisch den Zerstörern der G-Klasse, die gerade für die Royal Navy auf Kiel gelegt wurden, haushoch überlegen. Im Vergleich mit ihren eher hausbacken aussehenden britischen Zeitgenossen hatten sie eine stärkere Bewaffnung, sowohl an Kaliber als auch an Anzahl, und eine viel stärkere Flakbewaffnung, und sie waren fast doppelt so gross. Ihr Auftreten sowie das der japanischen «Fubuki»-Klasse zwang die britische Admiralität schliesslich, den Bau der Standard-Zerstörer der Klassen A bis I einzustellen und stattdessen die berühmte «Tribal» – (Volksstamm)Klasse in Auftrag zu geben.

Von den anderen möglichen Gegnern der neuen deutschen Kriegsmarine schienen nur die französischen «contre-torpilleurs» dem Typ 34 gewachsen zu sein. Vor allem die neue «Mogador»-Klasse von 2'930 Tonnen, mit ihren acht 13,8 cm-Geschützen und 39 Knoten Geschwindigkeit, waren starke Gegner; auch die kleinere, aus sechs Schiffen bestehende «L'Aucadieux»-Klasse und die 18 älteren Einheiten des 2'400 Tonnen-Typs waren dem Typ 34 noch gewachsen. Die sowjetische «Leningrad»-Klasse war an Grösse und Bewaffnung ebenfalls vergleichbar, aber von diesen Schiffen waren nur zwei in Gewässern stationiert, in denen die deutsche Kriegsmarine operieren würde. Von den übrigen europäischen Marinen war nur die königlich niederländische Marine erwähnenswert, aber die Masse ihrer Streitkräfte war in Niederländisch-Indien stationiert und fiel daher als Gegner aus. Jeder Vergleich der deutschen Entwürfe mit denen der anderen drei grossen Seemächte jener Zeit ist rein akademischer Natur: in den dreissiger Jahren dachte Deutschland kaum an einen Krieg mit den USA; Japan lag auf der anderen Seite der Welt; Italien war Sympathisant. Es waren zweifellos die Grösse, Zusammensetzung und technischen Problemlösungen der französischen und polnischen Flotten, die den deutschen Planern in der fraglichen Zeit das meiste Kopfzerbrechen bereiteten.

Nachdem 22 Zerstörer nach den Plänen für die Typen 34 und 36 gebaut worden waren, begann die Kriegsmarine mit Entwurfsarbeiten für grössere, mit 15 cm-Geschützen bewaffneten Zerstörern in der Absicht, die zahlenmässige Überlegenheit Englands und Frankreichs in dieser Schiffsklasse durch die Überlegenheit des einzelnen deutschen Schiffs auszugleichen⁴. Rückblickend kann gesagt werden, dass dies mit ziemlicher Sicherheit ein Fehler war, vor allem angesichts der bekannten Mängel der Typen 34 und 36 – die Politik, zu viele Eier in einen Korb zu packen, ist immer fragwürdig gewesen, und so sollte es auch in diesem Fall sein. Die Vorzüge des schwereren Kalibers wurden nie überzeugend demonstriert, und obwohl sie auf dem Papier fast die Feuerkraft eines Leichten Kreuzers hatten, zogen sie bei späteren Begegnungen mit britischen Leichten Kreuzern meist den kürzeren. Insgesamt 15 mit 15 cm-Geschützen bestückte Schiffe kamen in Dienst, ehe man mit dem Kaliber wieder auf 12,7 cm zurückging, aber als diese späte Entscheidung getroffen wurde, war der Krieg, und vor allem der Seekrieg, für Deutschland bereits verloren, so dass nur drei Schiffe des letzten Typs noch in Dienst gestellt werden konnten, und auch erst 1943-44. Zwei weitere Schiffe wurden nicht mehr fertig, ebensowenig 13 andere nach neueren Entwürfen. Parallel zu diesem sehr bescheidenen Zerstörerbauprogramm kamen auch eine Reihe von Torpedoboots-Entwürfen zur Ausführung; insgesamt wurden 36 Einheiten fertiggestellt.

Als Folge der siegreichen Feldzüge des deutschen Heeres 1940 und 1941 erbeutete die Kriegsmarine eine grosse Anzahl feindlicher Kriegsschiffe, von denen viele für Deutschland in Dienst gestellt wurden. Die Masse dieser Schiffe waren kleine Wachboote, Trawler und Geleitfahrzeuge, aber es wurden auch grössere Schiffe erbeutet, darunter eine Anzahl Zerstörer, von denen zwei als solche für die Kriegsmarine in Dienst gestellt werden konnten. Der erste war der 1864 Tonnen grosse niederländische Zerstörer «Gerard Callenburgh», der in Rotterdam im Bau war. Das Schiff war am 9. Mai 1940 vom Stapel gelaufen und am folgenden Tag von den Holländern selbst versenkt worden, aber nachdem die Deutschen es am 17. Juli heben konnten, wurde es von der Kriegsmarine weitergebaut. Die Arbeiten liefen unter der Aufsicht von Blohm & Voss, aber es gab derartige Schwierigkeiten, dass das Schiff erst am 11. Oktober 1942 im Rotterdamer Schiehaven als ZH 1 für die 5. Zerstörerflottille in Dienst stellen konnte. Am 25. Oktober verlegte ZH 1 nach Hamburg und verbrachte bis Oktober 1943 viel Zeit in der Werft, während Blohm & Voss versuchte, die fremde Maschinenanlage und Bewaffnung in den Griff zu bekommen. Erst am 31. Oktober war das Schiff kriegsbereit, und seine nachfolgende kurze Karriere wird an anderer Stelle in diesem Buch geschildert.

Das andere Schiff war der ehemalige griechische Zerstörer «Vasilevs Georgios I», der von Yarrow nach dem Muster der britischen H-Klasse gebaut worden war. Er wurde am 15. Februar 1939 für die griechische Marine in Dienst gestellt und am 12. April von

* Anm.d.Übers: Hitler hatte am 27. Mai 1938 Admiral Raeder informiert, dass England und Frankreich als zukünftige Gegner zu betrachten seien.

deutschen Stukas getroffen. Die Bomben beschädigten das Achterschiff und die Backbord-Schraubenwelle, und das Schiff ging in Salamis ins Schwimmdock, um den Schaden zu beheben. Die deutsche Wehrmacht überrannte jedoch Griechenland, ehe die Reparaturen beendet waren, und der Zerstörer und das Dock wurden entweder von den Griechen selbst oder von der deutschen Luftwaffe kurz vor der griechischen Kapitulation versenkt. Das erbeutete Wrack wurde in der Folgezeit gehoben und unter Aufsicht von Technikern der Kieler Germaniawerft repariert; am 21. März 1942 wurde es als ZG 3 für die Kriegsmarine in Dienst gestellt. Es war ein besonderer Glücksfall für die Deutschen, dass dieses Schiff, anders als ZH 1, deutsche 12,7 cm-Geschütze trug (die gleichen 12,7 cm SK C/34 wie die deutschen Zerstörer), was die Munitions- und Ersatzteilversorgung enorm vereinfachte.

Ausser ZG 3 waren die Zerstörer der deutschen Kriegsmarine in den Kriegsjahren zwischen dem Nordkap und Cap Finisterre im Einsatz. 25 gingen dabei verloren, 15 waren 1945 noch übrig, von denen einige in der französischen und sowjetischen Kriegsmarine bis in die 60er Jahre überlebten. Von den im Krieg gesunkenen Schiffen sanken 15 in Gefechten mit Überwasserstreitkräften, 5 durch Luftangriffe und 4 durch Minen; einer wurde von seiner Besatzung selbst versenkt. Die Torpedoboote, die bis 1942 als eigene Waffengattung operierten, erlitten noch schwerere Verluste, da sie die meiste Zeit des Krieges in den engeren Gewässern des englischen Kanals eingesetzt waren. Ein Schiff sank vor Kriegsausbruch durch einen Unfall, und im Krieg sanken 13 durch Luftangriffe, neun durch Minen, sieben in Gefechten mit Überwasserstreitkräften, eins wurde von einem U-Boot torpediert und ein weiteres ging bei einer Kollision verloren. Zwei weitere Boote wurden selbst versenkt und eins lief nach einem Navigationsfehler auf Grund.

1 Die Vorkriegszerstörer

In den 20er Jahren unterschied sich die strategische Lage des Deutschen Reichs kaum von der des Jahres 1914; der wichtigste Unterschied war der Verlust aller überseeischen Kolonien. Die Gebietsabtretungen des Reichs, zum Beispiel infolge der Besetzung bzw. Abtrennung des Rheinlands, Danzigs, Memels und Oberschlesiens, waren entweder vorübergehender Natur oder ohne grosse strategische Auswirkungen. Der «Erbfeind» Frankreich lag nach wie vor an der Westgrenze, während die Schaffung der baltischen Staaten und eines unabhängigen Polens die russischen Grenzen weit nach Osten verschoben hatte. Damit waren, was die Reichsmarine betraf, in den frühen 30er Jahren Frankreich und Polen die wahrscheinlichsten Gegner in einem zukünftigen Konflikt. Zu jener Zeit war Russland mit inneren Konflikten beschäftigt, hatte nur unbedeutende aussenpolitische Interessen und galt daher nicht als ernst zu nehmender Gegner. Die russischen Streitkräfte wären ohnehin nicht in der Lage gewesen, ernstlich Krieg zu führen. Was Grossbritannien anging, war das Trauma des Weltkrieges noch so frisch in der Erinnerung, dass es unvorstellbar schien, dass es jemals wieder zu einem Konflikt zwischen England und Deutschland kommen würde. Damit war der strategische Horizont der deutschen Marineführung in jener Zeit durch die Nord- und Ostsee beschränkt, wenn auch nach den Erfahrungen des vorangegangenen Krieges die Hochseeverwendung von Kreuzern, getarnten Hilfskreuzern und U-Booten ebenfalls die Marinepolitik beeinflussten. In der fraglichen Zeit basierten daher die strategischen Anforderungen an die Zerstörerplanung auf einem Operationsgebiet, das Frankreich und Polen umfasste, wozu ein Aktionsradius von nicht mehr als 1'000 Seemeilen ausreichen würde, auf der Verteidigung der kurzen deutschen Küstenlinie, und, was auch sehr wichtig war, auf der nicht sehr grossen deutschen Schiffbauindustrie, die, gemessen an der verfügbaren Jahreskapazität, etwa 300.000 Tonnen Kriegsschiffraum bauen konnte.

Angesichts der Tatsache, dass man Frankreich (und noch weniger England) zahlenmässig ohnehin nicht einholen konnte, entschied Deutschland sich für eine ausgewogene Flotte mit einem vernünftigen Verhältnis Grosskampfschiff zu Zerstörer- eine «Allzweckflotte», wie Raeder sich ausdrückte, und nicht eine gegen irgendeinen spezi-

ellen Feind gerichtete Flotte. In der Frage der zahlenmässigen Unterlegenheit konnten sich die deutschen Planungen jedoch auf die starke Rivalität zwischen Frankreich und Italien stützen, die zur Folge hatte, dass die Franzosen im Ernstfall nur einen Teil ihrer Flotte gegen Deutschland einsetzen konnten. In den 20er Jahren war indessen der Hauptfaktor, der die marinestrategischen Planungen behinderte, das Geld: das deutsche Reich litt unter einer extrem hohen Inflation, und die Weimarer Republik hatte drängendere Probleme als die Stärke der Streitkräfte.

Auf taktischer Ebene forderte die deutsche Marineleitung Zerstörer für die üblichen Aufgaben der Flottensicherung; dazu waren hohe Geschwindigkeiten erforderlich, wobei wiederum die vorgesehene Geschwindigkeit der neuen Schlachtschiffe der «Scharnhorst»-Klasse zu Grunde lag. Diese Geschwindigkeit war auch erforderlich für schnelles offensives Minenlegen, angesichts der flachen Gewässer der südlichen Nord- und mehr noch der Ostsee eine sehr wichtige Aufgabe. Auch wegen der zahlenmässigen Unterlegenheit war eine hohe Geschwindigkeit erforderlich. Hinsichtlich der Bewaffnung forderte das Marinewaffenamt eine den französischen Zerstörern ebenbürtige Artillerie zusammen mit einer starken Torpedobewaffnung; verbunden mit hoher Geschwindigkeit war dies eine furchtbare Kombination. Das begrenzte Operationsgebiet bedeutete weiterhin, dass die Schiffe nicht Vorräte für längere Fahrten in See mitschleppen mussten, so dass im Gegensatz zu den Verhältnissen in anderen Marinen der Platz für Lebensmittel und Ersatzteile reduziert und für andere Zwecke verwendet werden konnte; ein weiteres Argument war, dass die Schiffe mit ihrem beschränkten Fahrbereich sich nicht dem Zorn des Atlantiks aussetzen mussten und die Verhältnisse in der Ostsee die Grundlage für die Seefähigkeit darstellen würden.

Aber jeder Entwurf ist ein Kompromiss aus Grösse, Kosten, Stückzahl, Geschwindigkeit, Feuerkraft, Seeausdauer und Stabilität. Kein Entwurf irgendeiner Nation kann darauf hoffen, den Idealzustand zu erreichen; die beste Lösung ist die, bei der die meisten der geforderten Eigenschaften mit der geringsten Anzahl an Nachteilen erkaufte werden. Dass die deutschen Entwürfe in mehrerer Hinsicht Nachteile hatten, ist wahrscheinlich auch darauf zurückzuführen, dass zwischen 1918 und 1933 keine theoretischen und praktischen Erfahrungen gesammelt werden konnten; als wieder Kriegsschiffe gebaut werden durften, mussten die Planer schnell den Anschluss an die internationale Konkurrenz finden und sogar neue Techniken anwenden in dem Versuch, zahlenmässige Unterlegenheit durch technische Überlegenheit des einzelnen Schiffs auszugleichen. Dazu kam, dass die deutschen Entwürfe wenig Kompromisse machten, was für den praktischen Einsatz unerfreuliche Konsequenzen hatte. Zum Beispiel besaßen die Schiffe auf dem Papier eine hohe Geschwindigkeit, gute Seeausdauer und enorme Schlagkraft, aber in der Praxis verursachte das Gewicht der Bewaffnung auf der vorhandenen Rumpfgösse derartige Stabilitäts- und Festigkeitsprobleme, dass im Einsatz Heizölverbrauchsbeschränkungen notwendig waren, die wiederum die Seeausdauer beträchtlich einschränkten.

Bis 1935 durfte Deutschland durch die Beschränkungen des Versailler Vertrages kei-

ne Zerstörer bauen, die grösser waren als die Typen 23 und 24; selbst nach Aufgabe dieser Beschränkungen wurde die Gesamttonnage für deutsche Zerstörer durch das deutsch-englische Flottenabkommen von 1935 auf 52.000 Tonnen beschränkt, und obendrein wurden Kreuzer und Zerstörer in die gleiche Kategorie gesteckt. Von der Qualität her hatte Deutschland nach Versailles das Recht, die gleichen Schiffstypen wie die anderen Seemächte zu bauen, d.h. mit einer Tonnage von nicht mehr als 1'850 Tonnen und Geschützen von nicht mehr als 13 cm Kaliber. Dies wurde durch den Londoner Flottenvertrag von 1930 bestätigt, der jedoch auch festlegte, dass nicht mehr als 16% der Tonnage in dieser Kategorie für 1'850 Tonnen-Schiffe verbraucht werden durfte; der Rest durfte 1'500 Tonnen nicht überschreiten*.

Es scheint, dass die deutsche Marineleitung schon früh Kriegspläne gemacht hat, in denen vorgesehen war, zumindest die europäische Küste nach Süden bis zu den Pyrenäen in ihre Gewalt zu bringen, um Zugang zu den französischen Atlantikhäfen und damit zu den Weltmeeren zu bekommen. In ähnlicher Weise war die norwegische Küste bis hin zum Nordkap ein strategisches Ziel, und die Grösse der zukünftigen leichten Seestreitkräfte sollte auf dem Nordkap-Pyrenäen-Konzept basieren**. Mit diesem Ziel im Auge wurde im November 1932 als vorläufiges Ziel eine Streitmacht aus sechs Zerstörer- oder Torpedoboots-Halbflottillen angepeilt, und im Februar 1933 begannen die Planungsarbeiten für die Zerstörer-Ersatzbauten, die nach dem Versailler Vertrag erlaubt waren, und für die 1934 der Kiel gelegt werden sollte.

In der ursprünglichen Planung war angenommen worden, dass vor der Fertigstellung dieser Schiffe ein neuer Flottenvertrag abgeschlossen werden würde und man daher mit der Tonnage gleich auf den Wert gehen konnte, der in diesem Vertrag wahrscheinlich festgesetzt werden würde. Als Ausgangstonnage wurden daher 1'500 Tonnen festgesetzt; die weiteren militärischen Forderungen bei dieser Grösse waren a) höchstmögliche Festigkeit des Rumpfes, b) gute Seeigenschaften, c) hohe See-Dauergeschwindigkeit, d) hohe Seeausdauer und e) starke Geschützbewaffnung. Man wollte ein Schiff schaffen, das den französischen Zerstörern der 1'378-1'540 Tonnen-Kategorie gleichwertig war, aber gleichzeitig wollte man die Schiffe als Ersatz für die fehlenden Kreuzer einsetzen. Die ersten Rohentwürfe des Konstruktionsamtes hatten eine Verdrängung von nur 1'100 Tonnen, aber sie wurden von Raeder zurückgewiesen mit der Begründung, dass sie dem Typ 24 zu ähnlich waren, trotz der Überschreitung des 800 Tonnen-Limits. Weitere Planungsarbeiten lieferten einen modifizierten 1'100 Tonnen-Typ mit

* Anm.d.Übers.: Von den 30er Jahren an wurden in den Verträgen «long tons» verwendet; die «Standard»-Verdrängungen für Vorkriegsbauten sind in «long tons» angegeben.

** Anm.d.Übers.: Es ist offensichtlich, dass die radikalen Pläne des Admirals Wegener, die in der Öffentlichkeit Entsetzen hervorriefen, bei der Marineführung Eindruck machten: diese hatte nicht die Absicht, die deutsche Flotte wieder wie 1914-18 in der Nordsee einsperren zu lassen.

einer Geschwindigkeit von 35 Knoten und einen 1'500 Tonnen-Entwurf mit 38 Knoten; beide Entwürfe hatten Ölbunker für 2'200 Seemeilen Fahrtstrecke bei 19 Knoten. Man bevorzugte bald den 1'500 Tonnen-Typ mit vier 12,7 cm-Geschützen und zwei Drillings-Torpedorohrsätzen, aber die Seeausdauer wurde auf 3'000 Seemeilen bei 17 bis 19 Knoten angehoben.

Am 9. März 1933, d.h. etwa zweieinhalb Jahre, ehe Deutschland die Fesseln des Versailler Vertrages offiziell abwarf, entschied Raeder, den Entwurf für den 1'500 Tonnen-Typ voranzutreiben. Dieser Entwurf war der erste, der die Grenzen des Versailler Vertrages überschritt. Sieben Wochen später befahl er eine weitere Vergrösserung auf 1'850 Tonnen, den Einbau eines fünften 12,7 cm-Geschützes und die Installation von Vierlings- an Stelle der vorgesehenen Drillings-Torpedorohrsätze. Der Bau der ersten vier Ersatz-Zerstörer wurde am 1. April 1934 bestätigt; das Typschiff sollte in zwei Jahren fertig sein, die weiteren sollten in Monatsabständen folgen. Wegen des politischen Klimas wurde die Inbaugabe dieser Zerstörer nicht öffentlich bekanntgegeben. Hinsichtlich des Antriebes gab es keinerlei Zweifel, dass Hochdruck-Heissdampfmaschinen die einzig mögliche Wahl darstellten; das Konstruktionsamt stellte ausdrücklich fest, dass es «bei heutigem Stand der Technik für Torpedoboote und Minensucher keine Alternative zu Hochdruck-Heissdampfsystemen gibt». Im Verlauf einer Konferenz zwischen der Planungsabteilung (K I e) und der Entwicklungsabteilung (A IV) im Sommer 1934 wurde bestätigt, dass die durch die Anwendung modernster Antriebsanlagen möglichen Gewichtseinsparungen zur Erhöhung der Seeausdauer genutzt werden konnten (5'400 Seemeilen bei 18 Knoten), und dass die Höchstgeschwindigkeit über 36 Knoten liegen würde. Anfang 1934 war die Anzahl der geplanten Zerstörer auf 48 angestiegen, von denen nur sechs 1'850 Tonnen haben durften; daher wurden die Entwürfe für ein kleineres Boot wieder aus der Schublade geholt. Es wurde viel diskutiert, aber nicht weiterentwickelt; schliesslich führte dieser Entwurf zum Torpedoboot Typ 35, auf den später noch eingegangen wird. Das Endresultat war, dass Raeder im März 1935 bestimmte, dass «der grosse Zerstörer der Typ 34 bleiben wird, von dem eine gewisse Stückzahl gebaut werden wird»; er erklärte, dass «der Typ 34 den Anforderungen entspricht, die wir in unserer Lage an einen Zerstörer stellen müssen,» und dass «die nutzbare Zerstörertonnage durch Schiffe des Typs 34 in Anspruch genommen werden wird».

Der Bau dieses Typs ging also weiter, aber inzwischen erhoben sich Fragen hinsichtlich der Schwächen des Entwurfs. Vor allem zwei Punkte wurden angesprochen: Seeausdauer und Längsfestigkeit. Einige massgebliche Herren in der Flotte vertraten die Ansicht, die Seeausdauer sollte erhöht werden; hinsichtlich der Festigkeit wurde vor allem die Linienführung und die Form des Vorstevens kritisiert; auch das Fehlen eines Decksprungs erregte Anstoss. Nach einiger Diskussion wurde entschieden, vom fünften Schiff an den Vorstevens zu ändern, um die Seeigenschaften zu verbessern. Es ist jedoch bemerkenswert, dass diese Kritik auch gegen die Schiffe des Typs 1936 A geäussert wurde.

KLASSISCHE LINIEN

Die Zerstörer des Typs 34 waren schwer bewaffnet, aber abgesehen von ihrer Maschinenanlage im Entwurf nicht besonders revolutionär. Die ersten vier Einheiten hiesien «Typ 34» und die nächsten zwölf «Typ 34 A»; ausserhalb Deutschlands wurden diese 16 Boote als «Maass»-Klasse und die nächsten sechs, der Typ 36, als «Roeder»-Klasse bekannt. In Deutschland und in allen deutschen Unterlagen jedoch werden diese Zerstörer immer als «Typ 34», «Typ 34 A» oder «Typ 36» bezeichnet.

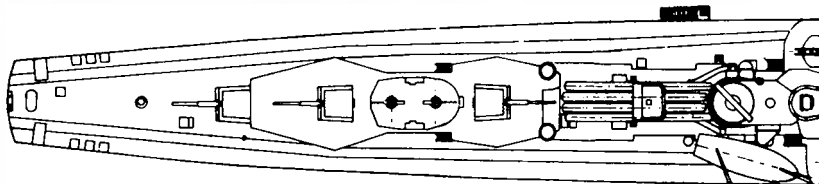
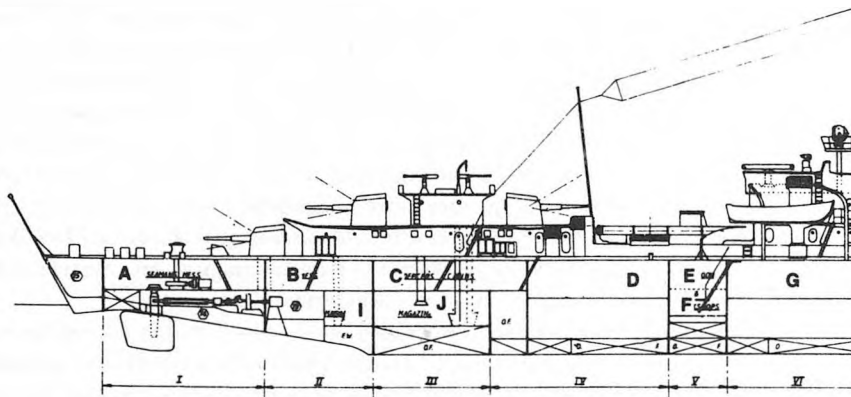
Der Typ 34 (Z 1-4) hatte eine Standardverdrängung von 2232 Tonnen; voll ausgerüstet verdrängten die Schiffe bei einer Länge von 114 m zwischen den Perpendikeln 3156 Tonnen. Die nächsten vier Schiffe (Z 5-8), die zur 34 A-Gruppe gehörten, waren bei gleichen Massen etwas kleiner (2171 Tonnen standard); Z 9-13 verdrängten 2270 Tonnen standard und Z 14-16 2'239 Tonnen bei einer etwas grösseren Länge von 116 m, hauptsächlich verursacht durch die geänderte Form des Vorstevens. Z 1-4 wurden mit senkrechtem Vorsteven und abgerundeter Kante des Backdecks fertiggestellt, aber spätere Einheiten hatten vorn einen leichten Deckssprung, und die Abrundung der Backdeckskante fehlte. Alle Einheiten hatten ein schräges Spiegelheck. Die Schiffe der Typen 34 und 34 A waren nach klassischer Linienführung gebaut, sehr massiv, mit einem grossen Brückenaufbau und massigem vorderen Schornstein, der von einem charakteristischen Schornsteinaufsatz gekrönt wurde. Der hintere Schornstein war kleiner, trug auch einen Aufsatz, und war Teil des umfangreichen Mittschiffsaufbaus. Auffällige Merkmale am Fuss der Schornsteine waren die grossen, jalousieförmigen Kesselraumlüfter. Das erste und zweite Geschütz standen auf der Back und dem Schutzdeck, das zweite überhöht, und jedes hatte einen Bestreichungswinkel von Rot 145° bis Grün 145°. Direkt hinter dem zweiten Geschütz stand die Brücke. Die ersten fünf Einheiten hatten abgerundete Vorderkanten. Aber bei Umbauarbeiten 1938 wurden diese auf eckige Formen abgeändert, und die übrigen Einheiten wurden von vornherein so gebaut. Es scheint, als ob alle Schiffe ursprünglich runde Brücken erhalten sollten, denn die Bauzeichnungen der Werften für Z 14-16 zeigen die Brücken noch in der ursprünglichen runden Form. Die neue Form brachte ein geräumigeres Ruderhaus und mehr Platz auf dem Peildeck. Im Brückenaufbau befanden sich Ruderhaus, Funk- und Schlüsselraum, eine Schlafkabine, ein grosser, aber spärlich möblierter Kartenraum und ein Munitionsumladeraum. Die Bezeichnung «Ruderhaus» ist ein wenig irreführend; es gab kein Steuerrad, sondern elektrische Steuerung durch eine querschiffs installierte Lenkstange, die an einem oder am anderen Ende heruntergedrückt werden musste, um das Ruder nach Backbord oder Steuerbord zu legen. Der Maschinentelegraf und Umdrehungsanzeigerwaren in einem Instrument zusammengefasst, was das Manövrieren erleichterte. In der Frontwand des Ruderhauses waren fünf grosse, quadratische Fenster, einige davon mit runden Klarsichtscheiben; über diese konnten im Gefecht gepanzerte Jalousien herabgelassen werden. Normalerweise wurde das Schiff von hier ausgefahren.

Am vorderen Ende des Peildecks stand das Feuerleitgerät. Im Vergleich zu vielen anderen zeitgenössischen Zerstörern war dies sehr unauffällig und bestand nur aus einem stabilisierten feldstecherähnlichen Zielgerät, das auf einem Sockel von etwa einem Quadratmeter Querschnitt montiert war und nicht einmal Wetterschutz hatte. Im Gefecht wurde es von drei Mann bedient, einem Höhenrichtschützen an Steuerbord, einem Seitenrichtschützen an Backbord und dem Feuerleitoffizier. Der Abschuss erfolgte, wenn der Seitenrichtschütze in ein Rohr blies, das er im Mund hielt; dadurch wurde ein Ventil und damit der Stromkreis für die Geschütze geschlossen; beide Hände blieben frei, um das Feuerleitgerät auf das Ziel gerichtet zu halten. Zusätzlich gab es einen Hilfs-Abfeuerungsmechanismus in Gestalt eines Hebels am Höhenrichtstand. Direkt hinter dem Feuerleitgerät stand ein optischer stereoskopischer Entfernungsmesser mit 4 m Basislänge in einer offenen, dünnen Stahlwanne. Er war teilstabilisiert und wurde von drei Mann bedient (Höhen- und Seitenrichtnummer und Entfernungsmesser). Leitgeräte für die Torpedobewaffnung waren in den Brückennocken installiert.

Auf dem mittleren Aufbaudeck standen ein zweiter 4 m-Entfernungsmesser, der Hauptscheinwerfer und zwei 3,7 cm Doppelflak sowie der Hilfssteuerstand. Um Gewicht zu sparen, war für den Aufbau viel Aluminium verwendet worden. Zu beiden Seiten des vorderen Schornsteins standen auf dem Backdeck zwei Motorbarkassen, die mit schweren Bootskränen ausgesetzt werden konnten, die an der Achterkante des Signaldecks abgestützt waren. An der Steuerbordseite des Mittschiffsaufbaus hing in Schwenkdavits ein Kutter; daher lag die Steuerbord- 3,7 cm-Geschützplattform etwas weiter vorn als die an Backbord. An der Backbordseite des Mittschiffsaufbaus war ein Dinghi hochkant festgelascht. Während des Krieges wurden überall, wo Platz war und sie befestigt werden konnten, zahlreiche der typischen deutschen quadratischen Rettungsflöße sowie ein paar Carley-Flöße gefahren. Gewöhnlich hingen diese auf den Decken und an den Seiten der Schutzschilde der 12,7 cm-Geschütze, an den Stützen des Brückendecks, an der achteren Entfernungsmesser-Plattform und auf den Torpedorohrsätzen.

Die Vierlings-Torpedorohrsätze standen auf den erhöhten Maschinenraumdecken vor und hinter dem Mittschiffsaufbau und waren fernbedient; allerdings konnten sie auch direkt hydraulisch oder von Hand bedient werden. Die Schusswinkel waren normalerweise beschränkt auf Rot/Grün 30° bis 150° bei Geschwindigkeiten bis 28 Knoten, und auf 45° bis 135° bei Geschwindigkeiten über 28 Knoten wegen der Auswirkungen des Wassers auf den aufschlagenden Torpedo. Das dritte, vierte und fünfte 12,7 cm-Geschütz bildeten die achtere Geschützgruppe. Das dritte Geschütz stand an der Vorderkante des Schutzdecks und hatte einen etwas eingeschränkten Bestreichungswinkel von Rot/Grün 30° bis 150°; das vierte Geschütz stand überhöht über dem fünften, und beide hatten Bestreichungswinkel bis etwa 60° voraus nach jeder Seite. Zwischen den beiden Geschützen auf dem Schutzdeck stand ein kleines Deckshaus (mit den Wohnräumen für die Köche und Stewards), und auf diesem befand sich eine Geschützplattform mit zwei 2 cm-Fla-Geschützen. Auf beiden Schutzdecks waren normalerweise an der Reling Segeltuchabdeckungen festgelascht, was aus einiger Entfernung aussah, als ob es sich

Z 15 (Typ 34 A), Längsschnitt und Deckspläne

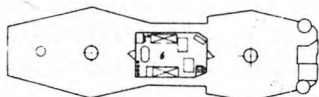


- 1 Seekabine des Kommandanten
- 2 Offizierswohnräume
- 3 Mannschaftsmesse
- 4 Unteroffiziersmesse
- 5 Deckoffiziersmesse
- 6 Koch- und Stewardsmesse
- 7 Offiziersmesse
- 8 Tageskabine des Kommandanten
- 9 Schlafkabine des Kommandanten
- 10 Mannschaftswaschräume
- 11 Mannschaftstoiletten

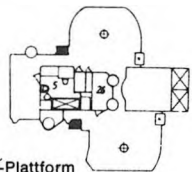
- 12 Unteroffizierswaschraum
- 13 Unteroffizierstoiletten
- 14 Kommandantenwaschraum
- 15 Offizierswaschraum
- 16 Deckoffizierstoiletten
- 17-18 Pantry
- 19 Kombüse
- 20 Gemüselast
- 21 Kantine

- 22 Kartenhaus
- 23 Ruderhaus
- 24 Schlüsselraum
- 25 Funkbude
- 26 achterer Steuerstand
- 27 Zahlmeister
- 28 Munitionsumladeraum
- 29 Winde
- 30 Sanitätslast

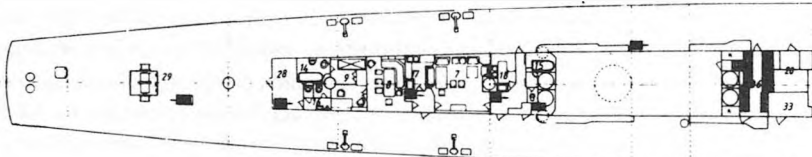
- 31 Umform
- 32 Lazare
- 33 Batter
- 34 Rauch
- 35 Bootsv
- 36 Magaz
- 37 Bootsv



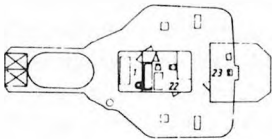
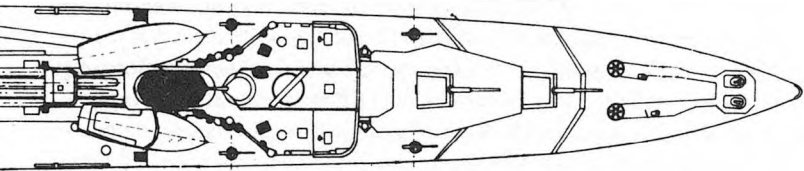
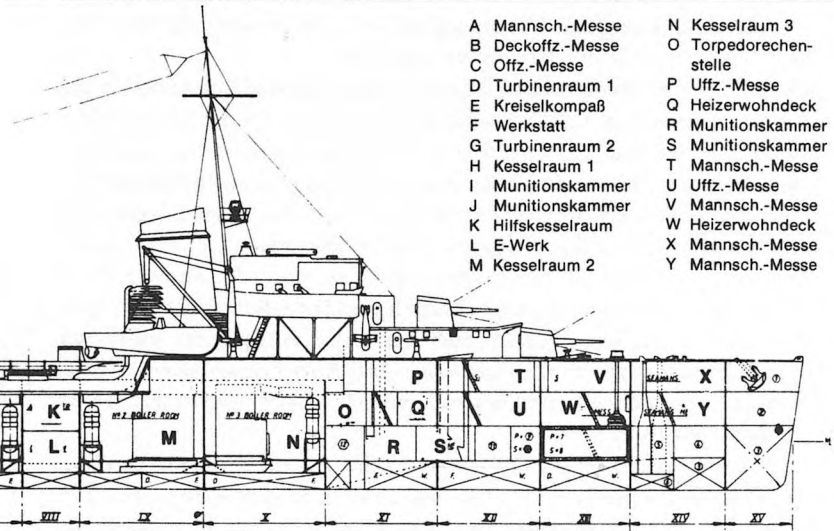
achteres Schutzdeck



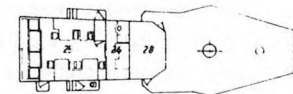
3,7 cm-Plattform



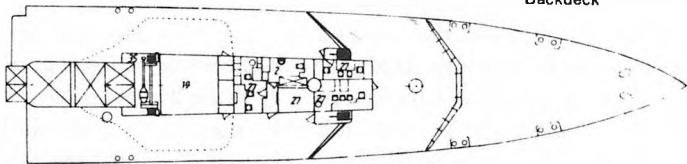
- | | | | |
|---|-----------------|---|--------------------------|
| A | Mannsch.-Messe | N | Kesselraum 3 |
| B | Deckoffz.-Messe | O | Torpedorechen-
stelle |
| C | Offz.-Messe | P | Offz.-Messe |
| D | Turbinenraum 1 | Q | Heizerwohndeck |
| E | Kreiselkompaß | R | Munitionskammer |
| F | Werkstatt | S | Munitionskammer |
| G | Turbinenraum 2 | T | Mannsch.-Messe |
| H | Kesselraum 1 | U | Offz.-Messe |
| I | Munitionskammer | V | Mannsch.-Messe |
| J | Munitionskammer | W | Heizerwohndeck |
| K | Hilfskesselraum | X | Mannsch.-Messe |
| L | E-Werk | Y | Mannsch.-Messe |
| M | Kesselraum 2 | | |



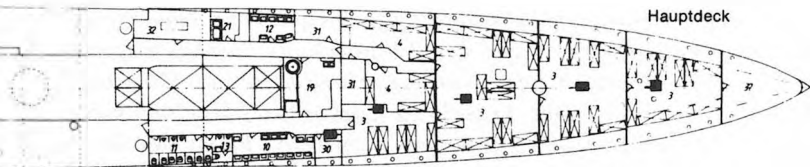
Navigationsbrücke



vorderes Deckshaus



Backdeck



Hauptdeck

um geschlossene Schanzkleider handelte. Auf dem Achterdeck hinter dem fünften Geschütz befand sich eine grosse Winde, und direkt an der Achterkante über dem Spiegelheck waren zwei Davits oder Kräne installiert.

Der Rumpf war eine geschweisste Längsspann-Längsbänder-Konstruktion aus dem normierten deutschen Schiffbaustahl St 52, einem Karbonstahl mit 0,2% Kohlenstoffanteil und einer Reissfestigkeit von 52 bis 61 kg/mm²; britische Zerstörer wurden zu jener Zeit aus dem bekannten «D»-Stahl gebaut, der eine geringfügig höhere Reissfestigkeit von etwa 57-64 kg/mm² hatte. Die Spanten lagen etwa 1,5 m auseinander; im Vorschiff verringerte sich der Abstand auf 1 m, im Vorpiek sogar nur 0,5 m, ebenso hinter dem fünften Geschütz. Auf jeder Seite der Back waren sechs Längsspannen eingebaut; im Bereich des Hauptdecks lagen sie 0,4 m auseinander. Alle Decks bestanden aus Stahlplatten; die Aussendecks waren aus Gründen der Griffigkeit geriffelt. Es gab keine Anti-Rutschbeläge oder -färben, und die Riffelung war nicht sehr wirkungsvoll, vor allem bei Einsätzen in den rauen nördlichen Gewässern.

Der Rumpf selbst war in 15 getrennte wasserdichte Abteilungen unterteilt, die nach üblicher deutscher Praxis von achtern beginnend durchnummeriert waren. Die grössten und wichtigsten Abteilungen waren die Maschinen- und Kesselräume in den Abteilungen IV bis X. Es gab drei Kessel- und zwei Maschinenräume sowie Hilfsmaschinenräume. In jedem Kesselraum standen zwei Hochdruckkessel; die Rauchabzüge der beiden vorderen Kesselräume (2 und 3) mündeten in den vorderen grossen Schornstein. Zwischen dem Kesselraum 1 und den beiden anderen lag eine kleinere Abteilung (Nr. VIII), in der sich der Hilfskesselraum, der Hauptstabilisator, ein Dieselgeneratorraum (E-Werk 3) und ein Transformatorenraum befanden. Die Rauchgase des achteren Kesselraums entwichen durch den achteren Schornstein. Trotz der beiden weit auseinanderstehenden Schornsteine war die Maschinenanlage nicht in Kraftwerke unterteilt, aber durch die beiden völlig voneinander getrennten Maschinenräume wurde die Gefahr des Totalausfalls der Antriebsanlage durch einen einzigen unglücklichen Treffer beträchtlich gemindert.

Die beiden Turbinenräume, in denen auch je ein Turbogenerator (E-Werke 1 und 2) installiert war, waren ebenfalls durch eine kleine wasserdichte Abteilung (Nr. V) voneinander getrennt. Diese beherbergte ein Magazin, den Hilfsmaschinenraum und den Transformatorenraum für den Kreiselkompass sowie den Schlingertank. Die Steuerbordturbine befand sich im vorderen Maschinenraum 2, so dass die Steuerbordwelle erheblich länger war als die Backbordwelle. Die Maschinen- und Kesselräume erstreckten sich über ungefähr 48% der Schiffslänge; unter ihnen befand sich ein Doppelboden, in dem sich Treibölbunker, Schmieröltanks und Kesselspeisewasserzellen befanden. Die übrigen Treibölbunker lagen zwischen den Maschinenräumen und der Bordwand. Es konnten insgesamt 752 Tonnen Heizöl gebunkert werden, was für eine Reichweite von 4'400 Seemeilen bei 19 Knoten ausreichen sollte. In der Praxis ergaben sich jedoch bald Stabilitätsprobleme, die Verbrauchsbeschränkungen erzwangen. Es mussten immer mindestens 30% der Treibölfüllung in den Bunkern verbleiben, was die Seeausdauer der Schiffe erheblich einschränkte. Dieser Mangel an Seeausdauer war einer der

Gründe dafür, dass die Zerstörer des Typs 34/34 A gegen Ende 1943 aus den nördlichen Gewässern abgezogen wurden. Die Lagerung eines Teils des Treibstoffs in Seitentanks war auf allen deutschen Zerstörern üblich und wurde nach dem Krieg von Offizieren der Royal Navy, die die Schiffe inspizierten, kritisiert: Seiten- oder «Friedens»-Tanks waren bei britischen Entwürfen aufgegeben worden.

Ein interessantes Merkmal der Rumpfkonstruktion war der «Staukeil». Dieser war ein keilförmiges Anhängsel unter dem Rumpf, direkt hinter den Rudern und Schrauben, durch das die Kiellinie nach unten gekrümmt war. Sinn der Sache war es, den Schraubenstrom nach unten abzulenken und damit das Heck hochzudrücken, so dass das Schiff bei hoher Geschwindigkeit anstatt mit dem Heck einzutauchen auf ebenem Kiel liegen sollte. In der Praxis stellte sich jedoch schnell heraus, dass sich bei Seegang durch das Anheben des Hecks der Bug derart in die See wühlte, dass Gischt bis zur Brücke flog, die Bedienung des ersten Geschützes unmöglich wurde und das Betreten des Backdecks zu einem lebensgefährlichen Unterfangen wurde. Diese Wirkung wurde noch verstärkt durch die starke Gewichtskonzentration vorn (Geschütze und Brückenaufbau) sowie durch das Fehlen eines Deckssprungs. Ein anderer und schwerer wiegender Nachteil war eine ständige vertikale Beanspruchung des Rumpfs selbst bei ruhiger See, ähnlich einem Durchhängen, sobald das Schiff fuhr. Es erwies sich bald als notwendig, mittschiffs Verstärkungsplatten auf den Rumpf zu schweißen; trotzdem kam es immer wieder zu Rissen im Rumpf, und schliesslich wurde der Staukeil zuerst verkleinert und dann ganz entfernt. Anfangs war aktive Schlingerdämpfung vorhanden, aber diese wurde bald ausgebaut und stattdessen Bilgenkiele installiert; dies deutet auf ähnliche Probleme hin, wie sie die Royal Navy mit den Geleitzerstörern der «Hunt»-Klasse hatte, von denen viele zeitweilig ebenfalls aktive Schlingerdämpfung hatten. Spritzwasser war immer ein Problem, und «Thiele» hatte eine spezielle Spritzwasserleiste, die direkt hinter den Ankerklüsen begann, leicht gekrümmt auf das Niveau des Hauptdecks absank und hinter dem ersten Geschütz endete. Diese wurde kurz vor Kriegsausbruch entfernt, aber interessanterweise erhielt «Lady» eine ähnliche Spritzwasserleiste während seiner Werftliegezeit 1944/45, die allerdings nicht gekrümmt war und in ihrer gesamten Länge in Höhe des Hauptdecks verlief.

Die Besatzung bestand aus zehn Offizieren und 315 Unteroffizieren und Mannschaften; wenn ein Schiff als Flottillenführer diente, kamen vier Offiziere und 19 Mann dazu. Die Masse der Besatzung wohnte im Vorschiff im Ober- und Zwischendeck und schlief hauptsächlich in Doppelstockkojen; ein kleiner Teil der Mannschaft hauste in einem Messedeck unter dem fünften Geschütz. Ungewöhnlich war, dass die meisten Kojen querschiffs angeordnet waren. Die Deckoffiziere waren vor den achteren Mannschaftswohnräumen im Zwischendeck in sechs Kabinen untergebracht und hatten ihre eigene Messe und Kombüse. Weiter vorn befanden sich zehn Kabinen für die Offiziere. Die Kommandantenräume, bestehend aus Schlaf- und Tageskabine, Bad, Toilette und Kombüse, beanspruchten zwei Drittel der Länge und die gesamte Breite des achteren Decks-

hauses. Der Rest dieses Aufbaus war durch die Offiziersmesse belegt. Alle Mannschaftsunterkünfte hatten elektrische Heizkörper; Dampfheizung gab es nicht.

Im Entwurf hatten die Schiffe einen hohen vorderen Pfahlmast mit zwei über Kreuz angebrachten Rahen, über denen sich ein Krähennest befand. Weiter unten in Höhe der Schornsteinkappe war eine grössere mit Segeltuch umspannte Plattform, auf der der vordere Scheinwerfer stand. Der kurze hintere Mast stand überraschenderweise an der Vorderkante des achteren Schutzdecks direkt vor dem dritten Geschütz, wo seine Stage den Feuerwinkel dieses Geschützes sehr beeinträchtigte. Zwischen den Masten hingen Funkantennen.

Äusserlich bestanden zwischen den 16 Schiffen des Typs 34/34 A keine auffallenden Unterschiede, aber nach ihrer Fertigstellung ergaben sich etliche Unterschiede im Detail. Zum Beispiel gab es mehrere unterschiedliche Anordnungen der Dampfrohre an den Schornsteinen. Einige Schiffe hatten dünne, einige dicke, und einige sowohl dünne als auch dicke Dampfrohre. Bei den von der Germaniawerft gebauten Schiffen lag das mittlere Brückenfenster etwas höher als die anderen vier, während die vier Deschimag-Schiffe ein anderes Bordwandprofil an der Hinterkante des Backdecks hatten. Anstelle des gleichmässigen Halbkreises, der glatt ins Hauptdeck übergang, hatte die Bordwandkrümmung bei diesen Schiffen einen kleineren Radius und einen Absatz zum Hauptdeck hin. Dieses Merkmal wurde etwas verdeckt, als im Verlauf des Krieges in Höhe der Decksanten schwere Entmagnetisierungskabel aussen auf dem Rumpf verlegt wurden.

Bei Kriegsausbruch änderte sich äusserlich zunächst nicht viel; selbst Tarnanstriche wurden erst 1940 nach dem Norwegenfeldzug eingeführt. Alle in Narvik vernichteten Einheiten waren grundsätzlich noch im gleichen Zustand wie in Friedenszeiten; lediglich «Riedel» in Trondheim trug eine dreifarbige fleckige Tarnung sehr ungewöhnlicher Art, die, soweit bekannt ist, bei anderen Zerstörern nicht angewendet wurde. Als Tarnungen allgemein eingeführt wurden, kamen zumeist Block- oder Streifentarnungen zur Ausführung, oft mit dunkel gemalter Bug- und Hecksektion, um ein kürzeres Aussehen vorzutäuschen. Die meisten Tarnungen waren zweifarbig dunkelgrau auf hellgrau; oft wurden falsche Bug- und Heckseen aufgemalt. Die Kriegsmarine führte umfangreiche Untersuchungen durch, um herauszufinden, welches das beste Tarnschema war, aber es ist bemerkenswert, dass die Schiffsbesatzungen die Wirksamkeit der meisten Tarnbemalungen in Frage stellten. Im Juli 1943 zum Beispiel behauptete der Chef der 5. Zerstörerflottille, Kapitän zur See Max-Eckhart Wolff, zu einem Zeitpunkt, als seine Schiffe noch die dunklere Streifentarnung trugen, dass ein hellgrauer Anstrich besser sei, weil dunklere Flecken in der Bemalung bei Schiffen dieser Grösse auffällig wirkten. 1944 trugen die meisten, wenn nicht alle deutschen Zerstörer keine Tarnbemalungen mehr.

Die ersten vier Schiffe wurden im April bei den Deutschen Werken in Kiel in Auftrag gegeben und im Trockendock gebaut. Der Rest der Klasse kam von drei grossen deutschen Werften-Deschimag in Bremen (Jacobi, Riedel, Schoemann und Heinemann), Germaniawerft in Kiel (Zenker, Lody, von Arnim, Giese und Koellner) und Blohm und

Voss in Hamburg (Ihn, Steinbrinck und Eckholdt). Alle 26 nachfolgenden Zerstörer, mit Ausnahme von Z 37 bis 39, wurden jedoch von der Deschimag-Werft gebaut.

Die zweite Hälfte der 30er Jahre war eine Periode der Wiederaufrüstung, und die Werften waren bis an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit ausgelastet. Bei der Germaniawerft waren ausser den Zerstörern der Schwere Kreuzer «Prinz Eugen», die Geleitboote F 1 bis 6 und 25 U-Boote (U 7-12, 17-24, 33-36 und 45-55) im Bau; Bauvorbereitungen waren im Gange für den Flugzeugträger «B». Bei Deschimag liefen die Bauvorbereitungen für das Schlachtschiff «J»; auf den Heiligen lagen der Schwere Kreuzer «Seydlitz» (der nie fertig wurde) und 16 U-Boote (U 25-32 und 37-44). Die Deutschen Werke bauten den Flugzeugträger «Graf Zeppelin», das Schlachtschiff «Gneisenau» und den Schweren Kreuzer «Blücher» sowie zehn U-Boote (U 1-6 und 13-16), während Blohm und Voss mit den Schlachtschiffen «Bismarck» und «H», dem Schweren Kreuzer «Admiral Hipper» und den Geleitbooten F 7 und 8 beschäftigt war. Dieser Hochbetrieb in den Werften führte zu übermässig langen Bauzeiten für einige der Zerstörer 34/34 A, vor allem für die Ende 1934 bei der Germaniawerft in Bau gegebenen. Die Fertigstellung dieser Schiffe dauerte zwischen 40 und 46 Monaten, während die ersten acht schon nach 24 bis 29 Monaten und die von Blohm und Voss nach 33 bis 36 Monaten fertiggestellt waren. Andere Ursachen für die verspäteten Ablieferungsdaten waren Materialfehler und zu späte Anlieferung von Maschinen; es ist vielleicht bezeichnend, dass im Falle einiger Germania-Boote einige U-Boot-Offiziere etwas unglücklich über den Fertigungsstandard bei den von dieser Gesellschaft gelieferten U-Booten waren. Es ist möglich, dass es auch durch technische Probleme und Schwierigkeiten mit dem Personal innerhalb der Werft selbst zu Verzögerungen kam. Wie dem auch gewesen sein mag, das erste Schiff stellte Anfang Januar 1937 in Dienst, aber das letzte, «Koellner», kam erst sechs Tage vor Kriegsausbruch in Fahrt. Unzureichende Werftkapazitäten war auch eines der Hauptprobleme bei der Verwirklichung des grandiosen Z-Planes.

UNERPROBTE ANTRIEBSANLAGEN

Der kontroverseste Aspekt des Typs 34 und der nachfolgenden Entwürfe war zweifellos die Antriebsanlage und insbesondere die Kesselanlage. Die Schiffe wurden angetrieben von zwei Satz Dampfturbinen, die 70.000 WPS leisteten und zwei Schrauben antrieben und die ihren Dampf aus sechs Hochdruckkesseln bezogen, die paarweise in drei Kesselräumen aufgestellt waren. Während die vorangegangenen Torpedoboote der «Raubtier»- und «Raubvogel»-Klasse Kesseldrucke von 18,5 kg/cm² fuhren und zeitgenössische britische Zerstörer es auf 21 kg/cm² brachten, sollten die neuen Zerstörer Kesseldrucke von 70 kg/cm² fahren, und bei nachfolgenden Booten waren sogar 110 kg/cm² vorgesehen. Ende der 20er Jahre hatte Blohm und Voss in England eine Lizenz zum Bau von Hochdruck-Dampfkesseln nach dem Benson-System erworben. Einer dieser Kessel wurde in einen für die HAPAG gebauten Frachter, die «Uckermark», eingebaut.

Andere Werften erwarben Lizenzen für andere Hochdruckkesselsysteme: die Deutschen Werke zum Beispiel bauten La Mont-Kessel. Ein anderes viel gebautes System war das von Wagner; Velox-Kessel wurden kurzzeitig erprobt, dann aber aufgegeben. Die Kriegsmarine wollte vor allem Platz einsparen, d.h. die Abteilungen der Schiffe verkleinern, damit Trefferschäden besser unter Kontrolle zu bekommen waren, und man ging davon aus, dass bei der Anwendung höherer Drucke die Kessel kleiner gebaut werden konnten, so dass ein grosses Interesse an Hochdruckanlagen vorhanden war. Überraschenderweise beteiligte sich die Kriegsmarine anfangs nicht viel an den Entwicklungsarbeiten und war in dieser Hinsicht sehr auf die Privatwerften angewiesen; sie beschränkte sich auf die Planung der Rohrleitungsnetze und die Auswahl konkurrierender Systeme. Weder sie selbst noch die Werften trieben irgendwelche Forschungsarbeiten; man verliess sich zumeist bei der Verbesserung von Entwürfen auf die Arbeit der Universitätsprofessoren, obwohl die Werften umfangreiche Anlagen für umfassende Versuche besaßen.

Ein Versuchsprogramm an Land zur Erprobung des Hochdruckkonzepts endete im Sommer 1934, und danach gingen die Versuche auf der Yacht «Grille» weiter, die am 19. Mai 1935 mit vier Benson-Kesseln von 80 kg/cm^2 in Dienst stellte. Weitere Seerfahrten wurden mit den neuen schnellen Geleitbooten F 1 bis 10 gemacht, die alle La Mont-Kessel von 70 kg/cm^2 fuhren, mit Ausnahme von F 7 und F 8, die Benson-Anlagen von 110 kg/cm^2 hatten. Diese Schiffsklasse diente nicht nur der Maschinenerprobung, sondern auch für Tests der Rumpfform, da ihre Unterwasserform derjenigen der neuen Zerstörer ähnlich war. Die Wagner-Kessel fuhren erstmals im Jahre 1936 in dem Artillerieschulschiff «Brummer» zur See.

Angesichts der vorzeitigen Beendigung der Versuche an Land war es ein Unglück, dass alle Schiffe mit den neuen Kesselanlagen viel zu spät in Dienst gestellt wurden, als dass man wesentliche Betriebserfahrungen sammeln konnte, ehe die neuen Zerstörer auf den Heiligen schon weit fortgeschritten waren. Einige waren sogar schon vom Stapel gelaufen; wenn sich die neuen Systeme als völliger Fehlschlag erwiesen hätten, wäre es schwierig gewesen, andere Antriebsanlagen einzubauen. Noch schlimmer war etwas anderes: da man kein zerstörerähnliches Versuchsschiff gebaut hatte, verzögerte sich die Entwicklung einer für den Dienst auf Zerstörern geeigneten Betriebsvorschrift für diesen Kesseltyp. Die Folge davon war, dass sechzehn Zerstörer in Dienst gestellt wurden, deren Maschinenpersonal sich mit Kinderkrankheiten herumschlagen musste, was chronisch lange Liegezeiten zur Folge hatte. Es wurde schon erwähnt, dass das Velox-System nicht weiterverfolgt wurde, und von den drei anderen Systemen wurden in den Zerstörern nur Wagner- und Benson-Kessel eingebaut. Schliesslich wurden alle Zerstörer für Wagner-Kessel entworfen, da es bei den beiden anderen Typen immer wieder zu ernststen Produktionsstörungen kam. Die ersten acht Zerstörer des Typs 34 trugen Wagner-Kessel, die nächsten acht, Z 9-16, übernahmen den Benson-Typ. Die Wagner-Kessel hatten einen Betriebsdruck von 70 kg/cm^2 bei einer Temperatur von 460° C . Die Verbrennungsluft wurde vorgewärmt; Speisewasservorwärmer gab es

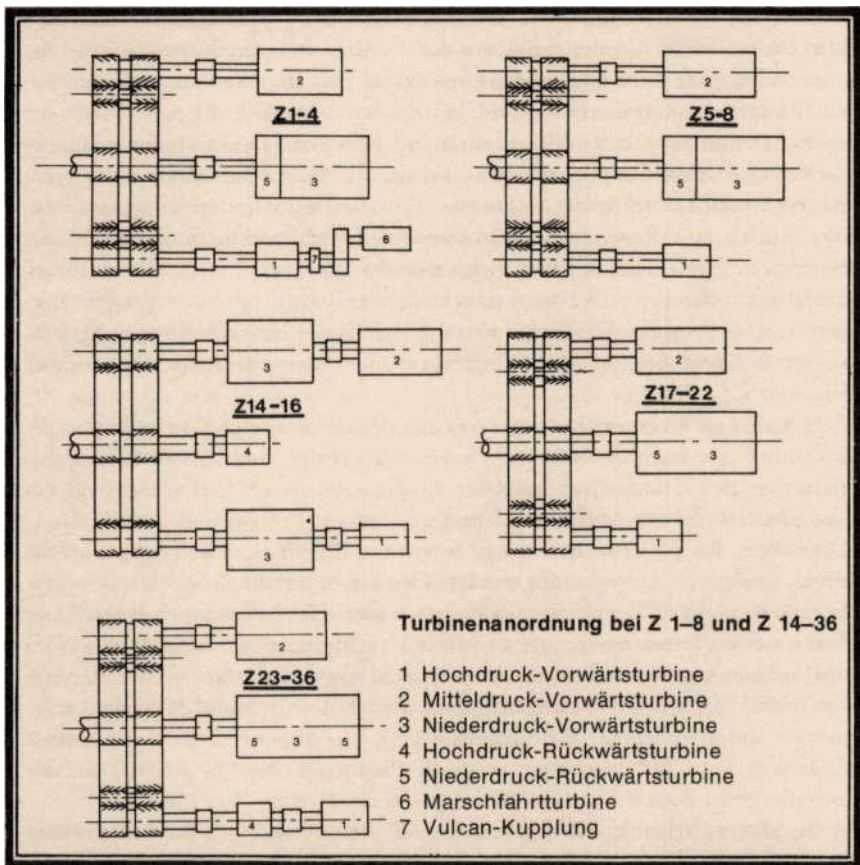
nicht. Die Luftvorwärmer waren waagrecht liegende, birnenförmige, geschweisste Rohre, durch die die Luft strömte, und die von heißen Verbrennungsgasen umströmt wurden. Korrosionsprobleme führten schliesslich zum Einbau senkrechter gebogener Rohre, die zwar weniger wirksam, aber dafür haltbarer waren. Das Wagner-System arbeitete mit natürlichem Umlauf, und es gab viel Ärger mit Kesselrohrissen; die Erneuerung von Kesselrohren war wegen der Krümmungen der Rohrgruppen sehr schwierig. Die Überhitzerrohre waren u-förmig gebogen und mündeten an beiden Kesselenden in Verbrennungskammern; sie lagen in der Mitte der Hauptrohrgruppe. Die Kesselrohre erstreckten sich über weniger als die halbe Kessellänge; in der Mitte war eine Lücke. Die Unmöglichkeit, die Überhitzerrohre völlig trocken zu bekommen, führte schliesslich zu Korrosionsproblemen; weitere Probleme ergaben sich mit den Rohrhaltern, weil sich die Sicromal-10-Legierung, die für Platten und Winkel benutzt wurde, im Einsatz als brüchig erwies, so dass später wassergekühlte Rohrhalter verwendet werden mussten.

Der Benson-Kessel war für Drucke um 110 kg/cm^2 ausgelegt und erforderte umfangreiche Änderungen, ehe er zufriedenstellend arbeitete. Ein senkrechter Dampfsammler wurde eingebaut, um den Verdampfungspunkt zu stabilisieren; dieser schwankte sonst stark und sehr plötzlich, und schnelle Veränderungen bei der Dampferzeugung hatten starkes Überreissen von Wasser zur Folge. Wasser aus diesem Dampf Sammler wurde zirkuliert, indem es in die zweite Stufe der Hauptspeisepumpe eingeführt wurde, eine Praxis, die später Störungen bei diesem Aggregat verursachte. Später musste eine separate Umwälzpumpe eingebaut werden. Auch bei den Benson-Systemen kam es zu Überhitzerkorrosion und Kesselrohrissen. Zur Erzielung einer gleichmässigen Zirkulation in parallelen Rohrgruppen wurden spezielle Düsen eingebaut, aber diese neigten zur Verstopfung, was weitere Rohrrisse zur Folge hatte. Diese Kessel hatten Verbrennungsluftvorwärmer und Benson-Speisewasservorwärmer und eine Betriebstemperatur von 510°C .

In der Kriegsmarine war man der Ansicht, dass automatische Kontrolle der Verbrennung unverzichtbar war; eine möglichst geringe Anzahl von Breitstrahl-Brennern arbeitete mit hydraulischer Askania-Steuerung. Das Ganze war ein kompliziertes System von Druckleitungen, Servos, Luftzuleitungen und Nockenwellen, die die Brennstoffmenge sowie den Primär- und den Sekundärluftdruck steuerten. Zur Verhütung von Unfällen waren verschiedene Schnellschlüsse installiert, und pro Kessel waren gewöhnlich zwei Saake-Brenner eingebaut. Der Saake war ein Drehbrenner, der von einer Druckluftturbine angetrieben wurde; die Luft kam von einem Gebläse, das wiederum von einer Dampfturbine angetrieben wurde, die auch die Brennstoffpumpe antrieb. Die Luft und das Heizöl wurden in dem Drehbrecher zusammengebracht. Der Brenner hatte unter Vollast CO_2 -Werte von 13%, ein Wert, der bei Teillast auf 5 oder 7% abfiel. Trotz der komplizierten Bauart hatte das Maschinenpersonal volles Vertrauen in das System, aber es scheint, dass bei Geschwindigkeitserhöhung Rauchentwicklung kaum zu vermeiden

war, wenn nicht sehr viel Luft zugeführt wurde. Wenn das automatische System versagte, war die Kesselsteuerung vor allem beim Manövrieren äusserst schwierig.

Alles Kesselspeisewasser war chemisch aufbereitet; trotzdem kam es immer wieder in den Überhitzerelement zu Salzablagerungen. Vor allem das Benson-System, bei dem Rohrreinigung nur auf chemischem Wege möglich war, erwies sich hier als anfällig. Entkarbonisierte Speisewassertanks waren eingebaut, die jedoch unter normalen Luftdruck standen. Es ist angesichts der Korrosionsprobleme wahrscheinlich, dass ein zu hoher Sauerstoffgehalt erlaubt war, denn die Hauptursache für Korrosion ist im Kesselspeisewasser vorhandener Sauerstoff oder Kohlendioxyd; dazu kam, dass es erst bei den letzten Kesselbauarten möglich war, Speisewasservorwärmer oder Überhitzer zu durchlüften oder trockenulegen. Verschlimmert wurde das Problem wahrscheinlich auch durch die strategische Position der Kriegsmarine, die die Schiffe dazu zwang, viel Zeit im Hafen zu verbringen. Dann wurde ein Kessel alle zwei oder drei Tage angezündet, das Wasser bei niedrigem Druck bis zum Siedepunkt erhitzt, und dann wurde der Kessel wieder gelöscht.



Es ist möglich, dass die Kessel danach mit kohlensäurehaltigem Wasser aufgefüllt wurden. Die am stärksten von Korrosion betroffene Stelle waren die Röhren, die den Dampfsammelraum mit dem Hauptdampfrohr verbanden, das parallel über diesem verlief.

Abschliessend lässt sich sagen, dass sich die theoretischen Vorteile der Hochdruckanlage in der Praxis offensichtlich nicht bestätigten, was zur Folge hatte, dass die Kriegsmarine immer damit rechnen musste, dass ein Schwerer Kreuzer oder ein Zerstörer plötzlich ausfiel. Das wäre vielleicht anders gewesen, wenn man das System längere Zeit auf einem Versuchsschiff hätte erproben können, aber kurz nach der Fertigstellung der Zerstörer brach der Krieg aus, und damit konnten die aufkommenden Probleme nicht mehr in Ruhe gelöst werden – möglicherweise traten diese auch erst auf, als die Anlagen den Beanspruchungen des Kriegseinsatzes ausgesetzt wurden.

Man hoffte, dass die Hochdruckanlagen auch einen hohen Wirkungsgrad aufweisen würden, aber in der Praxis lagen die Wirkungsgrade der Benson- und Wagner-Kessel bei 77 bzw. 78%; die erprobten Dreitrommel-Admiralitätskessel der Royal Navy brachten es auf 76%, und die deutschen Kessel lagen im Wirkungsgrad immer 2 bis 3% unter zeitgenössischen amerikanischen Bauarten. Auch die vom Standpunkt der Lecksicherung aus erwünschte Reduzierung an Gewichts- und Raumbedarf liess sich nicht voll verwirklichen. Sowohl der Typ 34 als auch die britischen Zerstörer der G-Klasse fuhren ihre Kessel in drei Kesselräumen, und in der Grösse der Abteilungen bestand zwischen beiden kaum ein Unterschied, abgesehen von der Tatsache, dass erstere zwei Kessel pro Kesselraum hatten und letztere bloss einen. Damit waren auf den deutschen Zerstörern die Kesselräume sehr eng und verbaut, woran britische und amerikanische Offiziere nach dem Krieg Kritik geübt haben. Die Anwendung von sechs Kesseln ergab zweifellos einen geringeren Leistungsabfall, wenn ein Kessel ausser Gefecht gesetzt wurde, aber da die Kesselräume nicht längs unterteilt waren, fiel bei einem Treffer auf jeden Fall ein Drittel der Kesselleistung aus – genau wie bei den britischen Zerstörern der G-Klasse. Das Hochdrucksystem, das baulich und im Einsatz so viele Vorteile haben sollte, erwies sich als die Achillesferse der Schiffe und behinderte ihre Aktivitäten in den Kriegsjahren beträchtlich; die Liste der Maschinenschäden der «Steinbrinck» ist ein typisches Beispiel.

Die Härten des Kriegseinsatzes, mit längeren Zeiträumen unter Dampf, langen Fahrten mit hoher Geschwindigkeit und reduzierter Wartung wirkten sich auf die Lebensdauer der Kriegsschiffe aller Nationen aus, und während viele der bei Ende der Feindseligkeiten verschrotteten Schiffe überzählig waren, so waren viele weitere, relativ neue Schiffe einfach abgefahren. Es überraschte daher kaum, dass solche neuartigen, unerprobten Kesselanlagen im aktiven Einsatz Probleme verursachten. Ihre Anfälligkeit trat schnell zu Tage, mit dem Ergebnis, dass noch vor Ende 1939 eine Untersuchungskommission eingesetzt wurde, die sich mit den aufgetretenen Mängeln befasste.

Die Hauptantriebsturbinen für die erste Serie von 16 Schiffen kamen zu gleichen Stückzahlen von Deschimag und Blohm und Voss; Z 1 bis 8 fuhren Deschimag-Turbi-

nen, der Rest die von Blohm und Voss. Zur Maschinenanlage der ersten vier Einheiten gehörte eine separate Marschturbine, die über ein Reduziergetriebe und eine hydraulische Vulcan-Kupplung auf die Welle der Hochdruckturbine arbeitete. Versuche an Land mit den ersten Antriebsanlagen, bei denen Vertreter des OKM zugegen gewesen waren, hatten jedoch gezeigt, dass der Widerstand der Vulcan-Kupplung, selbst wenn diese ausgekuppelt war, viel zu hoch war. Es traten auch noch andere Probleme auf, vor allem im Zusammenhang mit den Reglern der Hilfsturbinen. Schliesslich befahl das OKM, dass die Marschturbinen ausgebaut wurden und die Turbinensätze ohne diese geliefert werden sollten. Z 5 bis 8 erhielten daher keine Marschturbinen.

Die Turbinensätze waren umfangreiche Anlagen, teilweise, weil für Hoch-, Mittel- und Niederdruckturbine drei getrennte Gehäuse verwendet wurden. Dies erforderte den Einbau von Leerlaufritzeln in die Hoch- und Mitteldruckturbine, damit genügend Platz gewonnen wurde, um die massige Niederdruckturbine und den Kondensator zentral einzubauen; erstere trieb von oben das Hauptritzel. Die Rückwärtsturbine bestand aus einem zweistufigen Curtis-Schaufelrad am hinteren Ende des Niederdruckturbinen-Läufers. Die garantierte Rückwärtsleistung war 7'500 PS je Welle, mit einer maximalen Nennleistung von 9'500 PS. Alle Getriebe waren Einfach-Reduktionsgetriebe mit

Liegezeiten von »Erich Steinbrink« (Indienststellung 31. 5. 38)		
Ursache:	Zeit:	Tage:
Wasser im Heizöl	12. 12. 39–18. 12. 39	5
Kollision	23. 12. 39– 1. 1. 40	8
Überholung (Blohm & Voß)	27. 1. 40– 5. 5. 40	96
Erprobung, Ausbildung	6. 5. 40–26. 5. 40	20
Maschinenschaden	8. 6. 40–10. 6. 40	2
Reparaturen (Blohm & Voß)	23. 6. 40–14. 8. 40	52
Erprobung, Ausbildung	14. 8. 40–29. 8. 40	14
Turbinenschaden	5. 9. 40–17. 9. 40	12
Überholung (Blohm & Voß), Erprobung, weitere Maschinenschäden	26. 10. 40–29. 3. 41	150
Maschinenzusammenbruch	25. 5. 41	10?
Kollision, Überholung (Blohm & Voß)	25. 8. 41–22. 3. 42	
Ausbildung, Erprobung	23. 3. 42–12. 5. 42	360
Maschinenschaden (neue Turbine eingebaut)	12. 5. 42– 5. 8. 42	
Grundberührung	3. 9. 42	
Reparaturen (Deschimag)	27. 9. 42– 1. 1. 43	90
Ausbildung	6. 1. 43–10. 1. 43	
Maschinenschaden	10. 1. 43	
Schraubenwelle repariert	30. 1. 43	
Kollision mit »Lady« von Dampfer gerammt	21. 11. 43	
Reparaturen	26. 11. 43	
Reparaturen	2. 12. 43–17. 1. 44	50
Überholung (Blohm & Voß)	27. 4. 44– 4. 45	360
Aufgelegt (Ölknappheit)	4. 45– 5. 45	

Schrägverzahnung. Die mit Blohm- und -Voss-Turbinen ausgerüsteten Schiffe hatten eine völlig andere Anordnung der Turbinen. In diesen Schiffen waren die Hochdruck-Vorwärtsturbinen axial mit einer Niederdruckturbine montiert und arbeiteten ohne ein Leerlaufritzel auf das Hauptritzel. Auf der anderen Seite des Hauptritzels war der Läufer der Mitteldruckturbine koaxial mit einer zweiten Niederdruckturbine angeordnet, während die Rückwärtsturbine so installiert war, dass sie von oben über ein separates Ritzel auf das Hauptritzel wirkte. Eine Marschturbine war nicht eingebaut, und ohne diese war die Leistung bei geringer Belastung ziemlich schlecht und führte zu Problemen mit den Turbinenschaufeln. Die Deschimag-Turbinen setzten sich schliesslich durch und wurden in abgewandelter Form in alle nachfolgenden Zerstörer eingebaut. Bei einem Leistungsgewicht von 13,8 kg/PS und einer Leistung von 35.000 PS pro Turbinensatz ergaben diese Maschinenanlagen eine Konstruktions-Höchstgeschwindigkeit von 38 Knoten (bei Z 1 bis 438,25 Knoten).

Die elektrische Energie für diese Schiffe wurde durch zwei Turbogeneratoren von je 200 kW und 220 V Wechselstrom erzeugt, von denen in jedem Turbinenraum einer aufgestellt war. Im Hafen und bei gelöschten Kesseln kam die elektrische Energie aus drei Dieselgeneratoren in einer eigenen Abteilung, einem von 30 kW und zweien von je 60 kW (Z 9 bis 16 hatten drei 50 kW-Dieselgeneratoren). Die Gesamtleistung der E-Anlage betrug somit 550 kW. Dies war erheblich mehr als bei der zeitgenössischen britischen «Tribal»-Klasse, die nur 190 kW – und noch dazu Gleichstrom – erzeugen konnten, was darauf schliessen lässt, dass bei den deutschen Schiffen erheblich mehr Gerät elektrisch angetrieben wurde als bei den britischen. Es ist bekannt, dass Ihre Lordschaften sehr zurückhaltend waren, wenn es darum ging, etwas elektrisch zu betätigen, was sich ebenso gut von Hand bedienen liess, und erst in der «Weapon»-Klasse von 1944 überstieg die elektrische Leistung britischer Zerstörer die der deutschen.

EIN GEFÄLLIGERES ÄUSSERES

Nachdem der Bau der Schiffe des Typs 34 voranging, begann die Arbeit an einem verbesserten Typ, von dem für 1935 sechs Einheiten vorgesehen wurden. Die Mängel des Typs 34/34 A wurden von den Planern wahrscheinlich schon vorhergeahnt, noch ehe diese Schiffe in See erprobt wurden, denn die neue Klasse, der Typ 36, erhielt eine Reihe von Änderungen, die die Seefähigkeit verbesserten. Es ist möglich, dass die Änderungen erst während des Baus vorgenommen wurden; dies lässt sich jedoch nicht eindeutig beweisen. Der Typ 36 war etwas länger, breiter und hatte über den Propellern eine andere Rumpfform, durch die das achtere Totholz vergrössert wurde, um die Manöviereigenschaften der Schiffe zu verbessern. Gewichtsreduzierungen ergaben sich durch eine Verkürzung der Schornsteine, Verkleinerung der Schornsteinaufsätze und kleinere Veränderungen des Brückenaufbaus; die Back erhielt einen leichten Decksprung und die letzten drei Einheiten, «Galster», «Heidkamp» und «Schmitt», wurden mit Klipperbug fertiggestellt.

Die Schiffe dieser Klasse unterschieden sich nur in Kleinigkeiten, meist hinsichtlich der Aufstellung der Schweinwerfer. Die drei Zerstörer mit Klipperbug hatten eine Scheinwerferplattform am vorderen Mast, etwa auf halber Höhe zu den Rahen, aber nur «Galster» hatte auch einen zweiten Scheinwerfer am Fuss des Mastes. «Roeder», «Künne» und «Lüdemann» hatten alle den Mastscheinwerfer knapp über dem Schornstein, und alle hatten den zweiten Scheinwerfer in Höhe der Brücke. Die zuletzt fertiggestellten Schiffe, «Heidkamp» und «Schmitt», hatten einen deutlich dickeren vordem Mast. Im Vergleich zu der vorangegangenen Klasse bestand der einzige auffallende Unterschied in der überarbeiteten 3,7 cm-Plattform. Die Geschütze standen symmetrisch beiderseits des zweiten Schornsteins. Der hintere Mast stand auf dem verkleinerten Deckshaus auf dem achteren Schutzdeck. Ansichten von oben zeigen, dass die Plattformen für das zweite, dritte und vierte Geschütz vergrössert und fast kreisrund waren, so dass die Geschützbedienung mehr Platz hatten. Schliesslich waren die Schraubenschutzvorrichtungen gegenüber der Klasse 34 verkleinert worden. Alles in allem hatte diese Klasse ein viel gefälligeres Äusseres, und wenn ihr auch das Kriegsglück nicht hold war, genoss der nach 1940 einzige Überlebende der Klasse «Galster» offenbar einen guten Ruf.

Die Maschinenanlagen waren denen der vorangegangenen Klasse ähnlich, aber es ist möglich, dass es einige technische Verbesserungen gegeben hatte. Wahrscheinlicher ist, dass die Bedienungsvorschriften verfeinert worden waren, da «Galster» sich als sehr zuverlässiges Schiff erwies. Alle sechs Einheiten hatten Wagner-Kessel von 70 kg/cm², und ihre elektrische Leistung war durch die Installation grösserer Dieselgeneratoren (zwei von 80 kW und einer von 40 kW) auf 600 kW gesteigert worden. Die Turbogeneratoren blieben unverändert. Die Bunkerkapazität war erhöht worden, wodurch die Reichweite ebenfalls etwas anstieg.

Mit dieser Klasse wurde auch eine neue Anordnung der Turbinensätze eingeführt. Dazu gehörte eine kombinierte Marsch- und Hochdruckturbine, in die der Dampf durch hufeisenförmige Düsen in der Mitte des Gehäuses einströmte; drei waren für Marsch- und weitere zwei für Hochdruckturbinenleistung. Diese kombinierte Turbine arbeitete über Leerlaufritzel, wie auch die Mitteldruckturbine, während auf dem Hauptritzel das Ritzel der kombinierten Niederdruck-/ Rückwärtsturbine sass. Wieder gab es nur Einfachreduziergetriebe; das OKM konnte sich nie zur Einführung von Doppelreduziergetrieben durchringen, und das einzig bekannte Exemplar dieser Art lief auf dem Schlachtschiff «Gneisenau». Das Leistungsgewicht hatte sich auf 12,3 kg/PS verbessert, und die Deschimag-Ingenieure hielten diese Turbinen mit einem Dampfverbrauch von 0,33 kg/PS für die besten. Spätere Anlagen für Z 23 bis 36, die auf Drängen des OKM geändert wurden, waren nicht so wirtschaftlich.

Die Bewaffnung war hinsichtlich Anzahl und Aufstellung ganz ähnlich wie bei der vorangegangenen Klasse. Die Verkleinerung des Deckshauses auf dem achteren Schutzdeck hatte die dort aufgestellten zwei 2 cm-Waffen jedoch verdrängt, und diese standen nun auf der vergrösserten 3,7 cm-Plattform mittschiffs. Diese Aufstellung wurde bei den Kriegsbauten beibehalten. Die Rumpfkonstruktion war verstärkt worden,

womit sich nachträgliche Verstärkungen erübrigten. Alle sechs Einheiten wurden am 6. Januar 1936 bei der Deschimag-Werft in Auftrag gegeben; für die beiden ersten, «Roder» und «Lüdemann», wurde am 9. September des gleichen Jahres der Kiel gestreckt. Die Bauzeit betrug im Schnitt 22 Monate; «Galster» und «Heidkamp» waren nach nur 18 Monaten fertig. Das letzte Schiff, «Schmitt», kam erst etwa drei Wochen nach Kriegsausbruch in Dienst.

«Galster» lag zwischen Februar und Mai 1940 zur Überholung in Wilhelmshaven, konnte dadurch nicht am Norwegenunternehmen teilnehmen und entging so dem Schicksal seiner Schwesterschiffe, die alle in Narvik verloren gingen. Während der Werftüberholung wurde der vordere Mast bis zur Scheinwerferplattform verstärkt sowie zum Dreibeinmast umgebaut; die Stützen reichten bis zu den Rahen, über denen ein Krähnennest montiert wurde. An den Spritzwasserleisten von Haupt- und Backdeck wurde ein Entmagnetisierungskabel angebracht. Zu dieser Zeit wurde anscheinend der Adler an der Vorderseite der Brücke abmontiert; im Sommer 1941 fehlte er immer noch. Als die neuen 2 cm-Vierlingsflak an die Front kamen, wurde eine, wie auch bei den Schiffen des Typs 34, auf dem achteren Deckshaus montiert; dafür wanderte der hintere Mast an die Vorderkante des Deckshauses vor die Mündung des dritten 12,7 cm-Geschützes. Bei einer späteren Überholung wurde der hintere Teil des Brückenhauses erhöht und verbreitert, so dass ein Radargerät montiert werden konnte; die Antenne wurde auf dem Dach des erhöhten Brückenhauses aufgestellt. «Galster» behielt den ganzen Krieg hindurch seine fünf 12,7 cm-Geschütze, aber bis 1944 wurde die Fla-Bewaffnung beträchtlich verstärkt. Zusätzlich zu dem Vierling kamen mehrere 3,7 cm- und 2 cm-Fla-Waffen an Bord: zwei 3,7 cm-Einzellafetten verdrängten die beiden 2 cm-Waffen von der Mittschiffsplattform; 2 cm-Doppellafetten wurden in den Brückennocken aufgestellt, und die beiden 2 cm-Einzellafetten zu beiden Seiten des zweiten 12,7 cm-Geschützes wurden durch Doppellafetten ersetzt; zwei 2 cm-Einzellafetten wurden auf den Schutzdecks unter den Mündungen des zweiten und vierten Geschützes montiert, und schliesslich kam gelegentlich ein 2 cm-Buggeschütz an Bord. «Galster» überstand den Krieg und wurde nach der deutschen Kapitulation von der Sowjetunion übernommen.

2 Die Kriegsbauten

Nach dem Abschluss der Entwurfsarbeiten für den Typ 34 im Jahre 1934 stellte die deutsche Marineleitung Überlegungen über den Bau eines kleineren Zerstörertyps an, der mehr als Torpedoträger als als Artilleriezerstörer ausgelegt sein sollte. Diese Idee wurde aber nicht weiterverfolgt, da man beschloss, die Zerstörerentonnage für echte Zerstörer zu reservieren, und es wurde ein neuer Vorschlag gemacht für die Konstruktion eines Schiffs, das etwa den zeitgenössischen britischen Zerstörern entsprechen sollte. Vorgesehen waren eine Wasserverdrängung von 1'300/1'500 Tonnen, eine Bewaffnung von vier 12,7 cm-Geschützen und eine hohe Dauergeschwindigkeit von 40 Knoten. Als Bewaffnungsalternative wurden auch drei 12,7 cm-Geschütze und eine stabilisierte 10,5 cm-Flak vorgeschlagen, und acht Torpedorohre in zwei Vierlingssätzen sollten die Bewaffnung vervollständigen. Als Reichweite wurden 5'000 bis 6'000 Seemeilen anvisiert, aber auch diese Idee wurde nicht weiterverfolgt.

Im Jahre 1937 hatte sich der Zerstörer des Typs 34 hinsichtlich der Reichweite und Seetüchtigkeit bereits als untauglich für den ozeanischen Einsatz erwiesen, und damit kam wieder der Gedanke eines Ozeanzerstörers auf. Dieser erhielt die Bezeichnung «Typ 37» und sollte nicht ein Flottillenführer, sondern ein «Atlantikzerstörer» sein, der sowohl allein im Handelskrieg als auch als Aufklärungsschiff und Torpedoträger für die schweren Überwasserschiffe einsetzbar sein sollte. Die Bewaffnung sollte gegen feindliche Zerstörer ausreichend sein; allerdings sollten sich die Schiffe nicht mit den französischen Flottillenführern messen – dies blieb den Leichten Kreuzern oder zwei Zerstörern des Typs 37 vorbehalten. Nach den Erfahrungen mit dem Typ 34 wurde eine Vergrößerung des Geschützkalibers auf 15 cm nicht genehmigt, da man befürchtete, dass die Schiffe damit für den atlantischen Einsatz untauglich würden. Ein stärkeres Geschützkaliber war nur akzeptabel, wenn es nicht auf Kosten der Reichweite oder Stabilität gehen würde. Man wollte auf jeden Fall vermeiden, einen Mischtyp aus Kreuzer und Zerstörer zu schaffen, der dann weder die Aufgaben des einen noch des anderen ordentlich erfüllen konnte. Erste skizzenhafte Entwürfe zeigten eine Reichweite von 6'000 Seemeilen, sechs 12,7 cm-Geschütze in Doppeltürmen und ein einfaches, aber wirkungsvolles Feuerleitsystem.

Anfang 1938 hatten sich diese Entwürfe in Richtung auf ein Schiff bewegt, das sowohl Handelsstörer als auch ozeanisches Geleitfahrzeug sein konnte, und die Bewaffnung übertraf nun ausdrücklich die der französischen Flottillenführer. Man war jedoch der Ansicht, dass die militärischen Anforderungen an Geschwindigkeit und Aktionsra-

dius die technischen Möglichkeiten der Zeit bereits überschritten hatten, zumindest bis Dieselmotoren von deutlich geringerem Gewicht als die bis dato vorhandenen verwirklicht werden konnten. Die Vorschläge für die Bewaffnung zeigen, dass die Befürchtungen des vorangegangenen Jahres – dass ein Mischtyp entstehen würde – zur Realität geworden waren, denn nun lagen vier Vorschläge auf dem Tisch: a) sechs 15 cm-Geschütze in drei Doppeltürmen; b) acht 12,7 cm in vier Doppellafetten; c) fünf 15 cm in Einzelaufstellung und d) sieben 12,7 cm in Einzelaufstellung. Der letzte Vorschlag sah zwei Geschütze zwischen den Schornsteinen, mit begrenztem Bestreichungswinkel, vor; für diese sollte nur eine Geschützbedienung und Munitionsdotierung an Bord sein.

Nach Ansicht der Entwurfsabteilung war der leichte 15 cm-Doppelturm der offenen Doppellafette vorzuziehen, da diese alle Nachteile des Turms hatte, ohne dessen Vorzüge zu haben. Der entscheidende Faktor war, wie immer, das Gewicht. Drei 15 cm-Doppeltürme waren rund 100 Tonnen schwerer als fünf einzelne 15 cm oder sieben 12,7 cm-Geschütze. Man schätzte, dass ein 15 cm-Doppelturm je nach Panzerdicke zwischen 52.100 kg und 56.600 kg wog; allerdings war bei diesen Gewichten für Panzerung nicht mehr viel Spielraum, und für die Barbetten konnte nicht einmal Splitterschutz vorgesehen werden. Wenn ein Turm wegfiel, war das Gewicht nur noch etwa 10% höher als das von fünf Einzellafetten, aber die Feuerkraft war dann geringer. Angesichts dieser Probleme sowie der Tatsache, dass solche Türme ohnehin noch nicht zur Verfügung standen, und dass weiteres Abwarten die Fertigstellung der Schiffe verzögern würde, wurde die Idee mit den Türmen aufgegeben. Andere Kombinationen wurden ebenfalls aus Gewichts- und Verfügbarkeitsgründen aufgegeben: drei 12,7 cm-Doppeltürme kamen nicht in Frage, ebensowenig vier 12,7 cm-Doppellafetten, letztere deshalb, weil sie elektrisch gerichtet werden mussten, und weil wahrscheinlich die Feuergeschwindigkeit langsamer sein würde als bei einer entsprechenden Anzahl Einzellafetten. Auch befürchtete man Schäden in der elektrischen Anlage durch Seeschlag.

Man entschied sich schliesslich für den Einbau der 15 cm-Kanone mit den Argumenten, dass in der Praxis deren Feuergeschwindigkeit fast die gleiche war wie beim 12,7 cm-Geschütz, und dass die Trefferwirkung natürlich viel grösser war. Die Torpedobewaffnung sollte wie beim Typ 34 sein, und es sollten alle Möglichkeiten genutzt werden, den Aktionsradius zu erhöhen – möglichst auf über 5'000 Seemeilen bei 19 Knoten. Grosser Wert wurde auf gute Seefähigkeit gelegt, da die Schiffe auf allen Meeren zum Einsatz kommen sollten; besonders wichtig war nach den Erfahrungen mit dem Typ 34 guter Auftrieb vorn. Mit den gegensätzlichen Forderungen nach Gewichtsverminderung, höherer Geschwindigkeit, Reichweite und Feuerkraft gab es ständig neue Probleme; diese erwiesen sich jedoch als unlösbar, so dass Raeder am 8. April 1938 das OKM informierte, dass weitere acht Zerstörer des Typs 36 in leicht abgewandelter Form als Typ 36A gebaut werden sollten. Die Hauptunterschiede bestanden im Einbau von 15 cm-Geschützen, von denen die beiden vorderen in einem Doppelturm aufgestellt werden sollten, und einer geänderten Antriebsanlage für niedrigere Umdrehungen.

NEUE IMPULSE

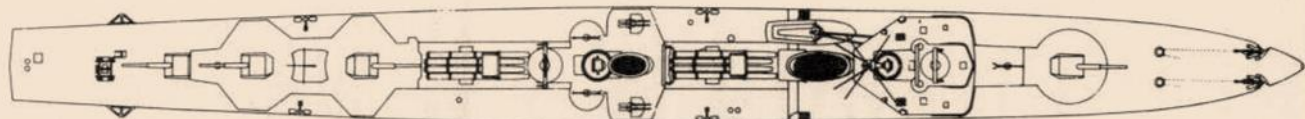
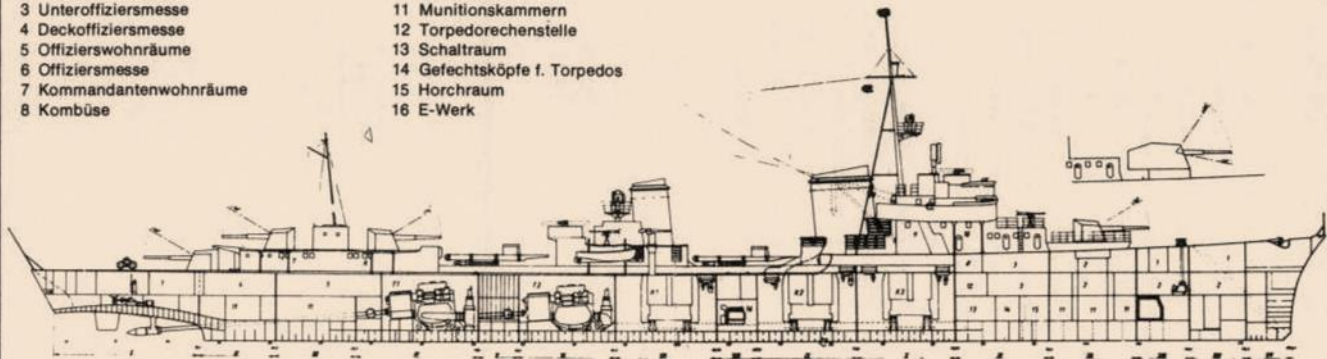
Mit den acht Schiffen des Typs 36A kehrte die deutsche Kriegsmarine zu der traditionellen Praxis zurück, Schiffen, die kleiner waren als Leichte Kreuzer, keine Namen zu geben, und sie wurden daher nur von Z 23 bis Z 30 durchnummeriert. Im Hinblick auf die Absicht, schwere Geschütze einzubauen, wurde die Wasserverdrängung auf 3'600 Tonnen maximal heraufgesetzt; die Rumpfabmessungen betragen in der Länge zwischen den Perpendikeln 121,9 m bei 12 m Breite. Grundsätzlich unterschied sich die Rumpfform nur geringfügig von der der früheren Klassen; lediglich die Heckform war wieder geändert worden, um das Totholz nochmals zu vergrössern und damit die schlechten Dreheigenschaften der früheren Schiffe zu verbessern; aus dem gleichen Grund wurden auch zwei Ruder vorgesehen. Wie bei der vorangegangenen Klasse wurde der Rumpf im Vergleich zum Typ 34 verstärkt. Von aussen gesehen unterschied sich der Rumpf von dem des Typs 36 über Wasser nur dadurch, dass die normalen Ankerklüsen durch Deckklüsen ersetzt worden waren, ein von da an typisches Merkmal im deutschen Kriegsschiffbau. Die Aufstellung der Geschütze, Decksaufbauten und Torpedorohre folgte dem beim Typ 34 eingeführten Muster, mit der Ausnahme, dass die Aufstellung eines 15 cm-Doppelturms auf der Back das vordere Schutzdeck überflüssig machte; es blieb nur ein kleines Deckshaus (in dem sich die Schreibstube befand) vor und unterhalb der Brücke. Die Lieferung der Türme verzögerte sich sehr, was zur Folge hatte, dass sieben der acht Einheiten mit einem einzelnen 15 cm-Geschütz in einem offenen Schutzschild auf der Back fertiggestellt wurden. Dass es mit der Lieferung der Türme Verzögerungen geben würde, war schon im September 1938 vorherzusehen gewesen, als Raeder die Fertigstellung von Z 23 bis 25 ohne Türme befahl, um die Indienstellung der Schiffe nicht zu sehr zu verzögern.

Innen war der Rumpf wieder in 15 wasserdichte Abteilungen unterteilt, deren Auslegung ähnlich wie bei den früheren Klassen war. Lediglich die Auslegung der Abteilung XII war völlig geändert worden, so dass sie die Barbette und Umladeräume für den 15 cm-Turm aufnehmen konnte. Die Maschinenräume umfassten 50% der Schiffslänge in den Abteilungen IV bis X; dieser Bereich hatte wieder einen Doppelboden. Die Treibölbunker befanden sich in den Doppelbodenzellen, aber wieder war ein grosser Teil des Heizöls in Seitentanks untergebracht, die sich über die gesamte Länge der Maschinenräume erstreckten. Die Ölpumpen der Kesselräume konnten Öl nur aus den Seitentanks ansaugen und nicht aus den Ölzellen im Doppelboden, mit der für Einsatzbedingungen unerfreulichen Folge, dass die Seitentanks immer voll waren. Im Vergleich zu den Zerstörern des Typs 36 war die Bunkerkapazität geringfügig erhöht worden, was zusammen mit niedrigeren Verbrauchsbeschränkungen bei Z 23 bis 27 eine 7 bis 10% höhere Reichweite ergab. Eine Einheit, Z 28, die als Flaggschiff der FdZ vorgesehen war, konnte 769 Tonnen Heizöl bunkern, womit sie etwa die gleiche Reichweite wie der Typ 36 hatte, während bei den beiden letzten, Z 29 und Z 30, die Bunkerkapazität auf 825 Tonnen erhöht worden war, wodurch sich deren Aktionsradius im Vergleich

Typ 36 A, Seitenriß und Decksplan

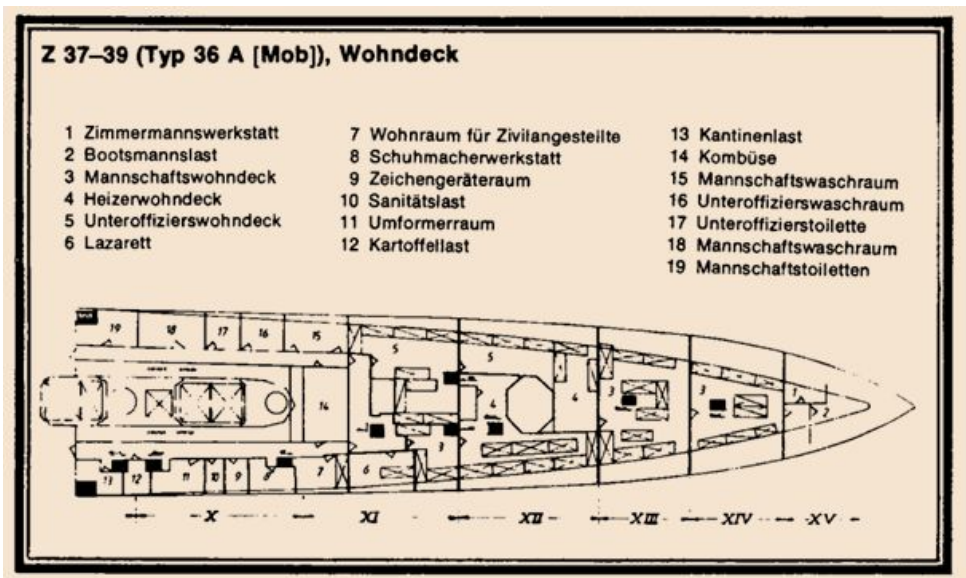
- 1 Mannschaftsmesse
- 2 Heizerwohndeck
- 3 Unteroffiziersmesse
- 4 Deckoffiziersmesse
- 5 Offizierswohnräume
- 6 Offiziersmesse
- 7 Kommandantenwohnräume
- 8 Kombüse

- 9 Funkbude
- 10 Schlüsselraum
- 11 Munitionskammern
- 12 Torpedorechenstelle
- 13 Schaltraum
- 14 Gefechtsköpfe f. Torpedos
- 15 Horchraum
- 16 E-Werk



zum Typ 36 um 11% erhöhte. Die früheren Schiffe des Typs 36A sind jedoch anscheinend später auch modifiziert worden, damit sie 825 Tonnen bunkern konnten.

Die Maschinenanlagen bestanden aus sechs Wagner-Hochdruckkesseln, die paarweise in drei Kesselräumen standen. Vier hatten eine Dampfleistung von 54.600 kg/h und zwei von 47.800 kg/h; letztere standen im vorderen Kesselraum. Zwei Satz Wagner-Getriebeturbinen von zusammen 70.000 WPS trieben zwei Schrauben aus rostfreiem Stahl von je 3,35 m Durchmesser an; die Konstruktionsgeschwindigkeit war 37,5 Knoten. Für die Wellenlager wurde anstatt des üblichen Weissmetalls Kunststoff, wassergeschmiertes «Dytron», verwendet, was im Einsatz zu ernsthaften Verschleissproblemen führte und auch Schwingungen verursachte. Die elektrische Leistung war auf 520 kW reduziert worden; die Stromversorgung erfolgte durch einen 200 kW A.E.G.-Turbogenerator im Turbinenraum 1 und vier Dieselgeneratoren von je 80 kW Leistung in einem separaten Raum auf dem Plattformdeck. In den Maschinenräumen, die im Vergleich mit der alliierten Praxis sehr eng und verbaut waren, gab es Diagramme, die die Lage wichtiger Anlagenteile zeigten, und in den Turbinenräumen befanden sich Diagramme der Rohrleitungsnetze, in die farbige Stecker eingesteckt werden konnten, die die Ventilstellungen anzeigten. Dem Maschinenpersonal wurden Handbücher mit ähnlichen Informationen ausgehändigt. Die Belüftung der Maschinenräume war hervorragend; frische Luft wurde unter dem Plattformdeck eingeblasen und unter der Maschinenraumdecke abgesaugt. Im September 1946 unternahm die Royal Navy mit Z 38 Versuchsfahrten mit hoher Geschwindigkeit; die dabei registrierte Durchschnittstemperatur an Maschinenfahrstand betrug 30° C. (Im Vergleich dazu stiegen bei den Versuchsfahrten von HMS «Marne» im Dezember die Maschinenraumtemperaturen auf mindestens 31,5 und maximal 39,5° C.)



Die Feuerlösch- und Lenzeinrichtungen waren umfangreich, und zweifellos war in der Kriegsmarine die Leckwehr besser durchdacht als in vielen anderen Marinen jener Zeit. Zwei elektrische Pumpen sorgten für Druck in der Hauptfeuerlöschleitung, und in den Kesselräumen, Turbinen-, Hilfskessel- und Generatorräumen sowie in den seitlichen Ölbunkern waren Dampfloschanlagen eingebaut; zusätzlich war in den genannten Abteilungen eine Gas-Ringleitung installiert; jede Abteilung hatte auf dem Oberdeck ihren eigenen Gasbehälter. Diese konnten im Notfall miteinander verbunden werden. Das unter der Bezeichnung «CB» bekannte Gas wurde mit Luftdruck aus festen Düsen in der Gasringleitung gesprüht. Ein Lenzsystem von ungewöhnlicher Leistung war eingebaut; drei elektrische Lenzpumpen konnten je 300 Tonnen Wasser stündlich aus dem Schiff pumpen; ein Notlenzsystem konnte über drei weitere Pumpen zusätzlich 80 Tonnen pro Stunde lenzen. Diese umfangreichen Einrichtungen trugen zweifellos zur erfolgreichen Einbringung des Zerstörers Z 34 bei, der 1945 in der Ostsee torpediert wurde, wobei ein Turbinenraum völlig geflutet wurde. Die drückende Knappheit vieler Rohstoffe in Deutschland als Folge der britischen Blockade bedeutete, dass viele Rohrleitungen und Ventile, die normalerweise aus Nichteisenmetallen sein sollten, stattdessen aus Stahl waren. Dies verursachte gegen Kriegsende Korrosionsprobleme.

Unterbringungsmöglichkeit bestand für eine Besatzung von 11 Offizieren und etwa 320 Mann. Die Offiziere, Decksoffiziere und etwa 70 Seeleute waren achtern untergebracht, aber die Mehrheit wohnte vorn im Ober- und Zwischendeck. Für etwa die Hälfte der Besatzung waren dreistöckige Kojen eingebaut, der Rest musste in Hängematten schlafen. Wie schon erwähnt, beengte die Barbette des 15 cm-Turms die Wohnräume in der Abteilung XII sehr; hier lagen im Oberdeck drei kleine Wohndecks für Unteroffiziere und Heizer. Jedes Messedeck hatte ein Waschbecken und fließendes kaltes und warmes Wasser – ein Luxus im Vergleich zu dem, was in der Royal Navy üblich war. Es waren auch genügend Waschräume eingebaut, ebenfalls mit warmem und kaltem Wasser, und einer genügenden Anzahl Waschbecken und Duschen. Im geräumigen achteren Messedeck war ein separater Waschraum und Toiletten.

Hinter dem Turbinenraum 1 im Zwischendeck befanden sich zehn Einzel- und Doppelkabinen für die Offiziere; die Deckoffiziere hausten in ähnlichen Räumen in der nächsten Abteilung achtern. Im achteren Decksaufbau lagen die Wohnräume des Kommandanten, Waschräume der Offiziere usw. sowie die Offiziersmesse, die, anders als in der Royal Navy, kein Aufenthalts-, sondern nur ein recht spartanisch eingerichteter Speiseraum war. Durch die Einführung des vorderen Geschützturms gab es vorn kein Schutzdeck mehr; das übriggebliebene kleine Deckshaus beherbergte die Schreibstube sowie die Bootsmanns-, Ingenieurs- und Vorratslast; im Brückenaufbau befand sich die Funkbude, einer der grössten Räume im Schiff und gut ausgestattet mit mehreren Lang-, Kurz- und Ultrakurzwellen-Funkgeräten. Neben der Funkbude lag der Schlüsselraum. Auf der oberen Brücke war am achteren Ende ein Radarraum, davor stand das 3 m-Basisgerät. Bei dieser Klasse stand der vordere Mast weit genug hinter der Brücke, dass

die Radarantenne ohne Änderungen am Mast um 360° drehen konnte. Der Mittschiffsaufbau um den achteren Schornstein war im Vergleich zu den früheren Klassen vergrößert worden; er enthielt den Hilfssteuerstand, einen Trockenraum und Lagerräume. Die geräumige Flakplattform trug die beiden üblichen 3,7 cm-Doppellafetten querab vom Schornstein und, wie schon beim Typ 36, zwei 2 cm-Einzelrohre querab vom Scheinwerfer. Der zweite Entfernungsmesser, ein 4 m-Basisgerät, stand an der Achterkante des Decks und bediente die achtere 15 cm-Gruppe. Eine zweite Funkbude war nicht vorhanden.

Das achtere Deckshaus und Schutzdeck war, abgesehen vom Ersatz der 12,7 cm- durch 15 cm-Geschütze, ähnlich wie bei den früheren Klassen. Die leichte Flak bestand aus fünf 2 cm-Rohren; eins stand vor der Brücke, zwei mittschiffs, eins auf dem achteren Schutzdeck unter der Mündung des vierten Geschützes, und eins entweder auf dem Achterdeck oder auf der Back.

Eine Einheit dieser Klasse, Z 28, war als Flaggschiff des Führers der Zerstörer vorgesehen und unterschied sich trotz gleicher Abmessungen beträchtlich von seinen Schwesterschiffen. Bei diesem Zerstörer entfiel das dritte Geschütz an der Vorderkante des achteren Schutzdecks; der kleine Munitionsumladeraum wurde vergrößert und beherbergte Schreibstuben und Kabinen, die sich über die volle Breite des Schutzdecks und 12 m Schiffslänge erstreckten. Das verdrängte 15 cm-Geschütz stand auf einem verlängerten Deckshaus überhöht vor der Brücke in ähnlicher Anordnung wie bei den 12,7 cm-Zerstörern; ein späterer Einbau des 15 cm-Doppelturms war nicht vorgesehen. Zusätzliche 2 cm-Waffen wurden hinter dem zweiten Geschütz und auf dem achteren Deckshaus gefahren. Das Schiff wurde im August 1941 fertig und verbrachte die meiste Zeit in arktischen Gewässern, ehe es in die Ostsee verlegt wurde, wo es am 6. März 1945 durch einen Luftangriff verloren ging.

Die Bauaufträge für die ersten acht Einheiten des Typs 36A wurden am 23. April 1938 an die Deschimag-Werft in Bremen vergeben; das erste Schiff, Z 23, wurde am 15. November des gleichen Jahres auf Stapel gelegt. Z 24 bis 26 folgten in sechswöchigen Abständen bis April 1939, als der Schwere Kreuzer «Seydlitz» und die Torpedoboote T1 und T 12 vom Stapel liefen. Die Bauarbeiten gingen das ganze Jahr hindurch schnell voran, bis zwei Wochen nach der Kiellegung der ersten Einheit der zweiten Gruppe, Z 28, das Typschiff Z 23 am 15. Dezember 1939 vom Stapel lief. Der Kiel von Z 27 wurde zum Jahreswechsel gestreckt, aber die beiden letzten Schiffe wurden erst im März und April 1940 begonnen, als Z 24, Z 25 und Z 26 in schneller Folge vom Stapel liefen und zum Ausrüstungskai geschleppt wurden.

Inzwischen hatte der Krieg begonnen und das Zerstörerbauprogramm zusätzlich beschleunigt. Die ersten vier Boote hatten von der Kiellegung bis zum Stapellauf im Durchschnitt noch 13 Monate benötigt; die nächsten vier dagegen brauchten nur noch 8¼ Monate dafür. Z 23 wurde am 15. September 1940 in Bremen in Dienst gestellt, etwa 22 Monate nach seiner Kiellegung. Die Gesamtbauzeiten für Z 24 bis 26 lagen ähnlich, aber die zweite Gruppe wurde in weniger als 18 Monaten fertig, ausgenommen Z 28, dessen Fertigstellung sich wahrscheinlich durch Änderungen während des Baus

verzögerte. Die Gesamtbauzeiten waren erfreulich kurz, wären aber erheblich länger gewesen, wenn man nicht beschlossen hätte, die Schiffe ohne den 15 cm-Doppelturm fertigzustellen.

Zwischen seiner Indienstellung und der Aufstellung der 8. Zerstörerflottille im Dezember 1940 durchlief Z 23 die üblichen Erprobungen und machte Ausbildungsfahrten in der Ostsee, so dass seine Seefähigkeit nicht ernstlich auf die Probe gestellt wurde. Man mag sich jedoch bei dem Gedanken, eine derart schwere Bewaffnung auf einem nicht übermässig vergrösserten Rumpf des Typs 36 aufgestellt zu haben, nicht sonderlich wohl gefühlt haben, denn während dieser Zeit wurde das Vorschiff geändert. Die Eisverhältnisse in der winterlichen Ostsee hatten das Sammeln von Erfahrungen zusätzlich behindert, und erst Ende März, während einer Verlegungsfahrt nach Norwegen, geriet Z 23 zusammen mit Z 24 erstmals auf offener See in schlechtes Wetter. Die zweitägige Fahrt bei schlechtem Wetter und rauher See durch die Deutsche Bucht nach Kristiansand enthüllte eine äusserst mangelhafte Seefähigkeit und unzureichenden Auftrieb vorn. Angesichts der Tatsache, dass beide Schiffe auf der Back nur ein einzelnes 15 cm-Geschütz fuhren und daher vorn 45 Tonnen leichter waren als planmässig vorgesehen, verlangte diese schwache Leistung eine gründliche Untersuchung. In ihren Berichten äusserten sich die Kommandanten, der Chef der 8. Flottille, der FdZ und Admiral Carls negativ über die Schiffe, und es war zu befürchten, dass ohne eine Umkonstruktion des Vorschiffs diese Klasse nie voll befriedigen würde. Es gab dann zwar einige Umbauten und Änderungen, aber ohne deutlichen Erfolg.

Erst 1942 wurde der erste Doppelturm fertig. Er war für Z 23 vorgesehen und wurde während der im Februar beginnenden Werftliegezeit eingebaut. Z 23 blieb bis Juni in der Werft; nach Wiederherstellung der Gefechtsbereitschaft in der Ostsee verlegte das Schiff wieder ins Nordmeer. Dort wurde erst im September anlässlich der Operation «Zarin» in der Barentssee schlechtes Wetter angetroffen. Die Befürchtungen der Besatzung erwiesen sich schnell als berechtigt. Das zusätzliche Gewicht des Geschützturms liess das Vorschiff tief in die See eintauchen und überkommene Brecher bis zur Brücke schlagen, so dass der Turm wie ein Fels in der Brandung aus der schäumenden See ragte. Es war klar, dass der Einsatz dieser Schiffe unter ozeanischen Verhältnissen, wie sie in der Arktis und der Biskaya vorherrschten, ernste operative Probleme aufwarf. Kritische Berichte über die Zerstörer gingen von allen Seiten ein; der FdZ, Vizeadmiral Bey, äusserte sich besonders besorgt. Seiner Meinung nach waren die Schiffe für den Doppelturm ungeeignet und er riet, diesen in Z 27, Z 29 und Z 30 gar nicht erst einzubauen; darüber hinaus sollten Z 33 und Z 38, die sich noch im Bau befanden, nicht mit dem Turm in Dienst gestellt werden. (Z 24 und Z 25 waren bereits im Umbau, und Z 26 war gesunken.) Als Folge seiner Kritik wurde Z 30 nie nachgerüstet, und Z 29 erhielt den Turm erst 1945. Z 27 ging vor dem vorgesehenen Umbau verloren, aber Z 33 und Z 39 wurden mit der vorgesehenen vollen Bewaffnung von fünf 15 cm-Geschützen, davon zwei in dem Doppelturm auf der Back, in Dienst gestellt. Der schwere Turm beeinflusste nicht nur die Seefähigkeit; er war, zumindest anfangs, auch mechanisch unzuverlässig, so dass es gelegentlich vorkam, dass ein Zerstörer vorn keine Geschütze

einsetzen konnte. (Ein grosses Problem war die mangelnde Dichte gegen Seeschlag: Wassereinbrüche verursachten Kurzschlüsse, störten die Steuereinrichtungen und durchnässten die Geschützbedienungen.)

Während ihrer Indienhaltung gab es an den Zerstörern des Typs 36A nur geringfügige sichtbare Änderungen. Die Leitstände der Torpedorohre erhielten Schutzschilde aus Plexiglas, und auf dem achteren Munitionsumladeraum wurde ein Vierling montiert. Später wurde zur Erhöhung der Feuerkraft voraus die 2 cm-Einzellafette vor der Brücke durch einen zweiten Vierling ersetzt; noch später wurde bei drei Einheiten die Flak weiter verstärkt und auch andere Umbauten durchgeführt.

VERZÖGERUNGEN UND UNENTSCHLOSSENHEIT

Der nächste Entwurf, Typ 38B, griff wieder den Wunsch auf, einen atlantiktauglichen Zerstörer zu entwickeln, und ging wahrscheinlich aus dem nicht weiter verfolgten Entwurf für den Typ 37 hervor. In seiner letzten Form sah der Entwurf eine Verringerung der Grösse und Maschinenleistung im Vergleich zum Typ 36 vor, sollte dafür aber die doppelte Seeausdauer haben. Seine Bewaffnung bestand aus zwei gegen Witte-rungseinflüsse geschützten 12,7 cm-Doppellafetten, eine vorn und eine achtern, und damit schien es, als ob die Marineleitung es schliesslich eingesehen hatte, dass nach den Problemen beim Entwurf des Typs 37 Kompromisse notwendig waren.

So wie er jetzt stand, war der Typ 38B dem Entwurf von 1934 für ein mit dem britischen Standardzerstörer vergleichbares Schiff sehr ähnlich, zumindest hinsichtlich der Geschwindigkeit und Feuerkraft. Die modernen Zerstörer der «Tribal»- und J-Klasse wären jedoch schwierige Gegner gewesen; die neuen französischen Schiffe des Typs «Le Hardi» waren in jeder Hinsicht überlegen, ganz zu schweigen von den grossen «contre-torpilleurs», die sowohl an Geschwindigkeit als auch an Feuerkraft haushoch überlegen waren. In der Tat lag der einzige Fortschritt gegenüber den Typen 34 und 36 in der theoretischen Seefähigkeit und in der Reichweite. Dieselmotoren mit einem ausreichenden Leistungsgewicht standen für Schiffe dieser Grösse immer noch nicht zur Verfügung, und so wurden Hochdruckturbinen beibehalten, aber sie wurden erstmals nach dem Kraftwerkprinzip angeordnet, ein Merkmal, das beibehalten wurde, als der Entwurf dann zum «Spähkreuzer» weiterentwickelt wurde. Die Leistung von 50.000 WPS der Zweiwellen-Turbinenanlage ergab eine Konstruktionsgeschwindigkeit von 36 Knoten, aber die leichte Flak war nur die Hälfte von dem, was die früheren Zerstörer schon an Bord hatten, wenn auch zu jener Zeit angesichts der vorgesehenen Verwendung der Schiffe im offenen Atlantik die Gefahr von Luftangriffen nicht so gross war.

Im April 1939 wurde beschlossen, sechs Einheiten an die Seebeckwerft in Bremen zur Fertigstellung zwischen dem 1. Dezember 1941 und dem 31. Dezember 1942 zu vergeben; drei weitere Schiffe sollten später bei den Stettiner Oderwerken entstehen.

Der Chef des Stabes der Scekriegsleitung, Admiral Schniewind, war jedoch dagegen, dass ein Schiff eines neuen Typs auf Werften, die keine vorherigen Erfahrungen im Zerstörerbau hatten, gebaut wurde, und drängte auf einen Wechsel der Bauwerft. Die Deschimag hatte sich bereit erklärt, die Bauarbeiten bei ihrer Tochtergesellschaft intensiv zu überwachen, aber die Kriegsmarine bestand darauf, dass die beiden ersten Einheiten bei der Muttergesellschaft selbst gebaut werden sollten. Das Ergebnis war, dass die beiden ersten Schiffe bei Deschimag auf Kiel gelegt werden sollten, dann vier bei der Seebeckwerft, und schliesslich drei bei den Oderwerken. Drei Monate später, im Juli, war die Planung auf zwölf Einheiten erhöht worden, von denen die ersten neun, Z 31 bis 39, 1939 und die letzten drei im folgenden Jahr in Auftrag gegeben werden sollten. In der Tat entsprach der Typ 38B nicht voll den Anforderungen der SKL und durchlief eine Reihe von Modifikationen und Vergrößerungen, aus denen er schliesslich als «Spähkreuzer» hervorging. Unterdessen waren die geplanten Einheiten dem Programm Typ 36A zugeschlagen worden, das nun Z 23 bis 47 umfasste.

Das Zerstörerbauprogramm 1938–1944

1938

- 8. April Entwurf Typ 37 aufgegeben
- 23. April Z 23–30 (Typ 36 A) in Auftrag gegeben

1939

- 26. Juni Z 31–39 in Bau gegeben (Typ 38 A)
- 19. September Z 31–40 (Typ 36 A) in Bau gegeben;
Z 41–47 in der Planung
- 13. Oktober Z 41–42 (Typ 36 A) in Bau gegeben

1940

- 14. Juni Z 35–36, Z 40–42 annulliert
- 5. Oktober Z 40 wieder in Auftrag gegeben
Z 33–34 und Z 39 zum Weiterbau freigegeben
Annullierung der Maschinenanlage für Z 35–36,
Z 41–42 aufgehoben.
- 20. Dezember Fertigbau für Z 35–36 und Z 41–42 freigegeben

1941

- 17. Februar Z 40–42 annulliert und als Spähkreuzer Sp 1–3 neu geordert
Z 43–45 (Typ 36 B) in Auftrag gegeben
Turbinen für Z 46–47 bei Wumag bestellt
- 16. Juni Turbinen für Z 48–51 (Typ 41) bestellt
- 18. Oktober Aufträge für Z 46–47 (Typ 36 C) erteilt

1942

- 8. April Baustopp für Z 35–36, Z 43–45
- 5. Juni Baustopp für Z 35–36, Z 43–45 wieder aufgehoben

1944

- 14. Juni Z 52 und Nachfolger annulliert
- November Baustopp für Z 44–51

Der folgende Fortgang des Zerstörerbauprogramms ist eine komplizierte Angelegenheit, die grob gesagt folgendermassen ablief. Z 31-40 wurden am 19. September 1939 als Einheiten des Typs 36A neu vergeben, die ersten sechs an die Deschimag, der Rest an die Germaniawerft. Einen Monat später, am 13. Oktober, wurden ebenfalls der Germaniawerft die Aufträge für Z 41 und Z 42 erteilt. Der Kriegsausbruch hatte jedoch fast sofort Materialengpässe zur Folge mit dem Ergebnis, dass im Juni 1940 die Aufträge für Z 35, Z 36, Z 40, Z 41 und Z 42 annulliert wurden. Im Oktober des gleichen Jahres wurde das Programm noch einmal modifiziert; die Annullierung von Z 40 wurde aufgehoben und das Schiff zur Fertigstellung freigegeben; gleichzeitig wurde die Genehmigung erteilt, auch Z 33, Z 34 und Z 39 weiterzubauen, und die Annullierung der Aufträge für die Antriebsanlagen für Z 35, Z 36, Z 41 und Z 42 wurde ebenfalls widerrufen.

Bis Dezember 1940 wurden die Annullierungen für Z 35, Z 36, Z 41 und Z 42 voll aufgehoben, aber am 17. Februar des folgenden Jahres wurden Z 40-42 endgültig aus dem Zerstörerprogramm gestrichen und als Spähkreuzer Sp 1-3 neu in Auftrag gegeben. Am gleichen Tag gingen die Aufträge für die Rumpfe von Z 43 bis 45 hinaus (ihre Maschinen waren schon im Oktober 1940 geordert worden), ebenso die Kontrakte für die Antriebsanlagen von Z 46 und Z 47. Die Aufträge für die Rumpfe der beiden letzteren wurden aber erst am 18. Oktober 1941 erteilt, und letztlich wurden diese Schiffe nach einem neuen Entwurf umgeordert. Der Vorrang des U-Boot-Bauprogramms, die Einberufung von Werftarbeitern und Rohstoffmangel brachten die Pläne der SKL bald wieder durcheinander. Bis April 1942 wurden nach und nach die Arbeiten an Z 35, Z 36 und Z 43-47 eingestellt; alle diese Einheiten waren angesichts der Einsatzerfahrungen mit Z 23-26 zum Typ 36B modifiziert worden. Z 40-42 (SP 1-3) waren ebenfalls eingestellt, desgleichen SP 4-6, deren Antriebsanlagen im Dezember 1941 bestellt worden waren, deren Rumpfe jedoch noch nicht geordert waren (und nicht mehr geordert wurden). Z 31-34 und Z 37-39 sollten nun nach einem leicht geänderten Plan als Typ 36A(Mob) fertiggestellt werden; die Innenaufteilung war leicht modifiziert, und äusserlich hatte der vordere Schornstein einen höheren Aufsatz erhalten.

Ergebnis all diesen Hickhacks war schliesslich, dass der Typ 36A (Mob) nur noch sieben Einheiten, nämlich Z 31-34 und Z 37-39 umfasste. Äusserlich unterschieden sich die Schiffe durch die kürzeren Stützen des Dreibeinmastes bei der ersten Gruppe; innen hatte die zweite Gruppe im Generatorraum nur drei Dieselgeneratoren; der vierte stand im achteren Maschinenraum. Als der Bau der Schiffe dann endlich 1940 in Angriff genommen wurde, kam es durch die Überlastung der Werften und Schiffbauer durch die chronischen Maschinenstörungen der Zerstörer zu ernstlichen Verzögerungen: ständig musste Fachpersonal der Werften nach Norwegen und Frankreich geschickt werden, um Reparaturen zu überwachen und Schäden zu begutachten, wobei den Werften in der Heimat diese Fachleute dann fehlten. So verzögerte sich die Fertigstellung des ersten Schiffs, Z 31, die für Dezember 1941 vorgesehen war, bis April des folgenden Jahres; bei allen Einheiten kam es zu Bauverzögerungen, im Fall von Z 38 und Z 39 sogar von

13 oder 14 Monaten. Nur Z 31, Z 32 und Z 37 wurden vor Ende 1942 fertig, aber nur ersterer musste ohne den Doppelturm in Dienst gestellt werden.

Die Schiffe waren in Frankreich und Norwegen eingesetzt (Z 32 und Z 37) und kamen gegen Kriegsende noch in die Ostsee; nur ein Schiff (Z 32) ging im Gefecht verloren, allerdings musste Z 37 nach der alliierten Invasion in Frankreich beschädigt aufgegeben werden. Die Einheiten, die in Norwegen lagen, fuhren nur wenige Kampfeinsätze und hatten so wenig Gelegenheit, sich zu bewähren, aber die Rumpfabmessungen waren nach wie vor zu knapp, und die Klasse stellte gegenüber dem Typ 36A keine echte Verbesserung dar.

SCHWERERE FLAKBEWAFFNUNG

Die Nachteile der 15 cm-Geschütze waren inzwischen offen zu Tage getreten, und ein Strom kritischer Berichte kam von der Flotte. Diese hatten eine weitere Modifikation des Entwurfs, den Typ 36B, zur Folge, bei dem das 15 cm-Geschütz entfiel und wieder durch das erprobte 12,7 cm-Geschütz ersetzt wurde. Dennoch muss auch die 15 cm-Waffe ihre Befürworter gehabt haben, denn eine Variation dieses Entwurfs sah vor, dass die vorderen 12,7 cm- durch 15 cm-Geschütze ersetzt werden konnten, obwohl dies ein Schiff mit gemischter Hauptbewaffnung und wieder zu schweren Gewichten vorn zur Folge gehabt hätte. Dieser Gedanke wurde glücklicherweise nicht realisiert.

Technisch unterschied sich dieser letzte Entwurf kaum vom Typ 36A, ausser dadurch, dass die Betriebstemperatur der Kessel bei 426° C lag. Die Rumpfabmessungen waren identisch; die Geschütze standen in Einzelaufstellung hinter Schutzschilden in der gleichen Anordnung wie bei den Vorkriegsbauten. Daher unterschieden sie sich äusserlich kaum von diesen. Das geringere Gewicht vorn hätte zusammen mit dem grösseren Rumpf des Typs 36A die Seefähigkeit wahrscheinlich beträchtlich verbessert, aber zu der Zeit, als das erste Schiff, Z 35, im September 1943 in Dienst gestellt wurde, waren die Einsatzgebiete der Kriegsmarine schon so geschrumpft, dass keines der Schiffe jemals die Ostsee verliess. Daher wurde ihre Leistungsfähigkeit unter den erschwerten Bedingungen des Nordmeers und der Biskaya nie unter Beweis gestellt.

Da sie erst spät im Krieg zur Flotte stiessen, wurden diese Schiffe im Vergleich zu ihren Vorgängern mit erheblich verstärkter Flak in Dienst gestellt: zusätzlich zu dem achtern schon installierten Vierling standen zwei weitere auf Plattformen in Höhe des Peildecks, und die 2 cm-Flak auf der Flakplattform mittschiffs waren Doppellafetten, womit sich die Gesamtzahl der leichten Flak auf 16 Rohre erhöhte. Die durch die leichtere Hauptbewaffnung bewirkte Verminderung des Toppgewichts erlaubte, eine Anhebung der Minenzuladung auf 76 Stück.

Sieben Schiffe wurden bei der Deschimag auf Stapel gelegt, aber nur Z 35, Z 36 und Z 43 wurden fertiggestellt, letzterer noch im Mai 1944. Der Bau von Z 44 und Z 45, obwohl am 17. Februar 1941 begonnen, verzögerte sich stark, und erst im Januar 1944

konnte Z 44 vom Stapel laufen. Z 45 folgte später im gleichen Jahr. Während des schweren Luftangriffs auf Bremen am 29. Juli 1944 wurde Z 44 von Bomben getroffen und sank schnell auf den Grund des Ausrüstungsbeckens; nur die Aufbauten ragten noch heraus. Zwar wurde sofort mit der Hebung des Schiffs begonnen, aber schon wurde es und auch Z 45 ausgeschlachtet, um Ersatzteile für Z 39 zu gewinnen, der ein paar Tage zuvor beschädigt worden war, und ein verbindliches Datum für die Fertigstellung konnte nicht mehr genannt werden. Anfang September brach das Heck ab, und da Reparaturen zu diesem Zeitpunkt nicht mehr sinnvoll erschienen, wurden alle noch brauchbaren Teile und Materialien ausgebaut. Z 45 war bei Kriegsende noch unfertig und wurde schliesslich am 20. Juli 1946 von den Siegern versenkt.

Nach der Herstellung der Kriegsbereitschaft waren alle drei Schiffe meist bei der 6. Flottille in der Ostsee eingesetzt. Die Lebensläufe von Z 35 und Z 36 waren kurz. Z 36 war erst zehn Monate in Dienst, als er Ende 1944 zusammen mit Z 35 in einem eigenen Minenfeld unterging. Z 43 war bis wenige Tage vor der Kapitulation im Einsatz und wurde dann in beschädigtem Zustand von der eigenen Besatzung versenkt. Rückblickend ist es wahrscheinlich, dass, wenn man anstatt des Typs 36A diesen Typ gebaut hätte, die deutschen Zerstörer erheblich erfolgreicher gewesen wären als sie es waren, ausreichende Heizölversorgung vorausgesetzt.

Der Typ 36B war der letzte deutsche Zerstörerentwurf, der noch in Dienst kam. Das Amt für Kriegsschiffbau produzierte jedoch bis zur Kapitulation laufend neue Entwürfe. Einige wurden noch in Bau gegeben, aber die Mehrheit der späteren Planungen, die in der zunehmend der Realität entrückten Welt der Berliner Amtsstuben entstanden, konnten bei dem Zustand, in dem Deutschland sich ab 1942 befand, nicht mehr verwirklicht werden. Der Typ 36 wurde zum Typ 36C weiterentwickelt. Der Rumpf wurde nur unwesentlich geändert, und die Antriebsanlage war mit der des Typs 36 identisch, mit Kesseltemperaturen von 400° C. Der Hauptunterschied lag in der Bewaffnung: sie sollte aus sechs neuen 12,8 cm C/41 Schnellfeuergeschützen bestehen, die in drei Doppeltürmen LC/41 aufgestellt waren, von denen nach in Europa weit verbreiteter Art einer vorn und zwei achtern standen. Achtern war eine erweiterte Feuerleitanlage mit Radar gegen Luft- und Seeziele montiert, aber die vorderen Geschütze waren beim Schuss voraus nach wie vor wie bei den früheren Typen vom konventionellen Feuerleitgerät und Entfernungsmesser abhängig. Die 3,7 cm-Bewaffnung war auf sechs Rohre erhöht, alle in Doppellafetten LM/42; eine davon war vor der Brücke montiert. Weiter waren vier LM/44 2 cm-Doppellafetten vorgesehen; wenn eines der Schiffe noch in Dienst gestellt worden wäre, wären diese jedoch wahrscheinlich durch Vierlinge oder 3,7 cm ersetzt worden.

Zwei Schiffe, Z 46 und Z 47 (die bei der Deschimag als Typ 36B geordert waren) sollten ursprünglich nach diesem Entwurf gebaut werden. Produktionsschwierigkeiten mit den 12,8 cm-Türmen sowie die Priorität der U-Boote und anderer Waffensysteme hatten jedoch zur Folge, dass keines der Schiffe vom Stapel lief, und beide wurden 1944

durch Bomben schwer beschädigt. Daraufhin wurde der Weiterbau eingestellt, und die Rümpfe blieben bis 1945 auf den Heiligen liegen; dann wurden sie von den Alliierten gesprengt.

Nach Kriegsausbruch und Streichung des Spähkreuzer-Programms wurden die drei Schiffe (ex SP 1-3, ex Z 40-42) noch einmal neu entworfen und wieder in das Zerstörerprogramm aufgenommen. Der neue Entwurf, «Zerstörer 1941» genannt, kehrte wieder zu einem Konzept von Zerstörergrösse zurück und verdrängte etwa 2'000 Tonnen weniger als der Spähkreuzer, wobei er dem Typ 36A(Mob) nicht unähnlich sah. Von dem Spähkreuzer-Projekt wurde nur die Auslegung der Antriebsanlage beibehalten; das bei deutschen Zerstörern einmalige Kraftwerkprinzip wurde beibehalten, mit abwechselnder Anordnung von Kessel- und Turbinenräumen; ausserdem sollte dieser Entwurf nur vier Kessel erhalten. Die elektrische Leistung war wie die des späteren Typs 36A (Mob), aber der Dieselgeneratorraum war nach vorn verlegt worden, vor den vorderen Kesselraum.

Es wurden vier Unterentwürfe «A» bis «D» durchgerechnet, die alle auf den gleichen Rumpfabmessungen aufbauten; «A» und «B» sollten eine Standardverdrängung von 2'995 Tonnen haben, «C» und «D» von 2'805 Tonnen. Die Konstruktionsleistung betrug 80.000 («A» und «B») bzw. 70.000 («C» und «D») PS; ansonsten bestanden nur geringfügige Unterschiede. Die grössten gab es bei der Bunkerkapazität; der Untertyp «D» hatte eine um 57% höhere als der Typ «A», was ihm eine um 60% höhere Seeausdauer gab. Ausserlich hätten sich diese Zerstörer nur unwesentlich von ihren Vorgängern unterschieden; achtern war die Hauptbewaffnung geändert auf zwei LC/38-Doppeltürme mit 12,7 cm-Geschützen, von denen der vordere überhöht stand. Die vier Schiffe, die nach diesem Plan gebaut werden sollten, erhielten die Bezeichnung Z 48-51 (die Turbinen wurden am 16. Juni 1941 bestellt) und wären wahrscheinlich bei der Germaniawerft gebaut worden. Es scheint jedoch, dass das OKM etwas gegen diesen Entwurf hatte und den Typ 36C mit der verbesserten Feuerleitung, dem moderneren 12,8 cm-Geschütz und der konventionellen Maschinenanlage bevorzugte. Daher wurden drei Schiffe – Z 48-50 – schliesslich dem Typ 36C zugeschlagen und am 12. Juni 1943 bei der Deschimag in Bremen in Auftrag gegeben, aber keines der Schiffe gelangte mehr zum Stapellauf. Z 51 wurde als Prototyp für die nächste Klasse neu entworfen.

DIESELANTRIEB UND TRAUMSCHIFFE

Der nächste Entwurf, Typ 42, bedeutete für die Kriegsmarine eine radikale Abkehr vom bisherigen Zerstörerkonzept, denn dieser sollte erstmals Antrieb durch Dieselmotoren enthalten. Der Dieselantrieb wurde wegen der damit erzielbaren höheren Seeausdauer gewählt; auch war Dieselmotoren leichter erhältlich als Heizöl. Der Entwurf war nur für ein einziges Schiff, Z 51, das als Prototyp und Versuchsfahrzeug für die neue Antriebsform dienen sollte. Der Rumpf war ähnlich wie bei den vorangegangenen Klassen, aber mit einer Standardverdrängung von nur 2'084 Tonnen etwas kleiner. Ur-

sprünglich sollte die Antriebsanlage aus sechs MAN Zweitakt-Dieselmotoren des Typs 12Z32/44 mit 24 in V-Form angeordneten Zylindern bestehen, die über Vulkan-Getriebe drei Schraubenwellen antrieben, aber um das Schiff so schnell wie möglich fertigzustellen, wurde beschlossen, nur vier auf die Mittelwelle gekuppelte Diesel einzubauen und auf die Motoren für die Aussenwellen zu verzichten. Aus ähnlichen Erwägungen war die Bewaffnung einfach gehalten und bestand aus vier der bewährten 12,7 cm-Kanonen in Einzelschilden und einer auf sechs Rohre reduzierten Torpedobewaffnung. Z 51 wurde am 25. November 1942 bei der Deschiniag bestellt und lief 1944 vom Stapel; das Schiff wurde am 21. März 1945 am Ausrüstungskai bei einem Luftangriff auf Bremen versenkt. Der Entwurf wurde dann weiterentwickelt und in drei Untertypen A, B und C aufgespalten. Der erste, Typ 42A, sah eine Antriebsanlage mit sechs Dieselmotoren auf drei Wellen und eine Bewaffnung von vier einzeln aufgestellten 12,8 cm-Geschützen vor und brachte eine erregte Diskussion in Gang, als er mit der Bitte um Beurteilung bei den verschiedenen Kommandos herumgereicht wurde. Daraufhin wurde eine neue Skizze angefertigt mit einem Doppelturm vorn und achtern und je einer überhöhten 12,8 cm in Einzellafette, aber auch dieser Entwurf erregte Kritik. Im Dezember 1943 forderte der Führer der Zerstörer (FdZ) den Wegfall des vorderen Einzelgeschützes, um die Länge zu begrenzen, die Geschwindigkeit zu halten und vermutlich auch, um Gewichte zu verringern; ausserdem forderte er eine Mindestelevation der 12,8 cm-Geschütze von 75°. Bei einer Konferenz am 22. Januar 1944, die der Chef der Quartiermeisteramts der Seekriegsleitung (SKL QuA), Konteradmiral Machens, leitete und an der alle interessierten Parteien teilnahmen, stimmten der FdZ und die Gruppe Nord der Aufstellung je eines Doppel- und Einzelturms vorn und achtern zu, als nachgewiesen wurde, dass der durch den Wegfall des Einzelgeschützes erzielte Geschwindigkeitsgewinn unbedeutend war. Bei dieser Konferenz wurden auch Einzelheiten über das neue 12,8 cm-Geschütz bekannt gegeben, dass als das beste und am schnellsten feuernde Geschütz seiner Zeit angesehen wurde. Es wurde jedoch darauf hingewiesen, dass die Luftzielkapazität der Waffe begrenzt war, weil keine der Lafetten triaxial war (und nur die Einzellafette war biaxial), und dass darüber hinaus der Doppelturm eine maximale Elevation von nur 52° (75° bei den Einzellafetten) hatte. Damit erhob sich die Frage, wozu dann die Feuerleitanlage und Entfernungsmesser noch stabilisiert sein mussten. Es wurde der Schiffsbaukommission überlassen, alles genau durchzurechnen: wenn die Gewichtsprobleme zu gross wurden, sollte die Stabilisation entfallen. Luftabwehr war inzwischen ein sehr ernstes Problem, und es gab lange weitere Diskussionen. Es wurde beschlossen, die 2 cm LM/44 Doppellafetten durch die neue 3 cm-Waffe zu ersetzen, aber da diese nicht rechtzeitig zur Verfügung stand, sollte die 2 cm als Notmassnahme beibehalten werden.

Zur gleichen Zeit befand sich ein neues 5,5 cm-Geschütz für U-Boote und andere Fahrzeuge in der Entwicklung, und der Vorschlag, diese Waffe auf den neuen Zerstörern einzubauen, wurde eingehend diskutiert. Die Schwierigkeiten lagen offen zu Tage: das Gewicht der neuen Waffe, zwischen sechs und sieben Tonnen (einschliesslich Feu-

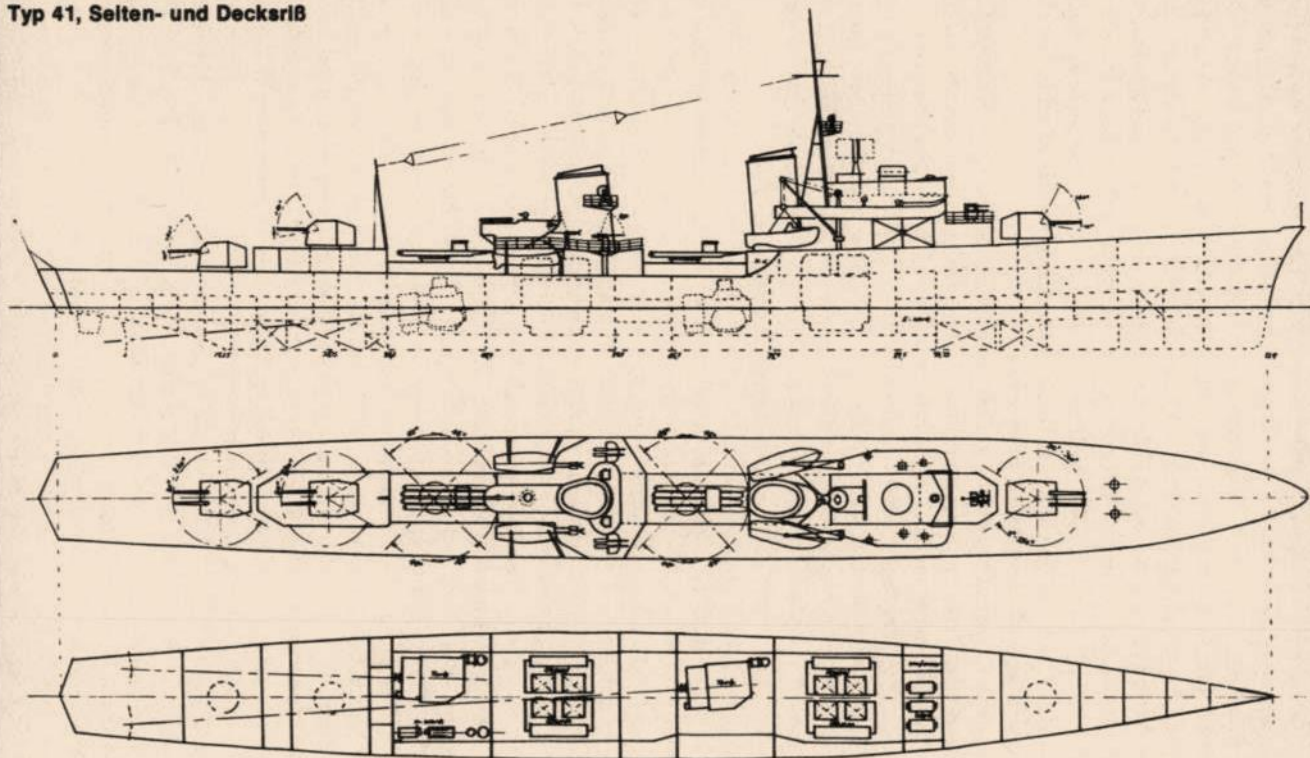
erleitgerät und Zieloptik), bedeutete, dass vier 3,7 cm-Waffen durch nur zwei 5,5 cm ersetzt werden konnten; die Feuerleitgeräte waren erforderlich, um die grössere Schussweite ausnutzen zu können. Eine andere Frage war die Aufstellung, da sich kein Platz dafür anbot. Schliesslich kam man überein, die achtere 12,8 cm Einzellafette und zwei 2 cm-Doppellafetten wegzulassen und dafür zwei 5,5 cm aufzustellen. Da es unwahrscheinlich erschien, dass die 5,5 cm-Waffe rechtzeitig fertig werden würde, war vorgesehen, die 12,8 cm Einzellafette vorerst einzubauen und erst später zu ersetzen. Ein weiterer Beschluss war der Ersatz aller 3,7 cm-Geschütze durch die neuen 3 cm, um die Munitionsversorgung der leichten Flak zu vereinfachen. All diese Änderungen mündeten schliesslich in der Forderung nach einer neuen Entwurfsskizze.

Eine weitere Konferenz fand am 9. Februar statt, bei der die Frage des Toppgewichts und des Trimmis diskutiert wurde. Die Schiffsbaukommission versuchte wieder einen Entwurf mit drei Doppeltürmen und drei 5,5 cm-Geschützen vorzulegen, ein Vorschlag, der schon bei anderen Konferenzen kurz abgebürstet worden war und auch diesmal nicht besser fuhr. Es wurden jedoch weitere Änderungswünsche vorgebracht, u.a. die Rückkehr zur normalen Torpedorohr-Aufstellung, d.h. je ein Satz vor und hinter dem achteren Schornstein. Angesichts dieser Änderungen wurde die Typbezeichnung in 42 B abgeändert.

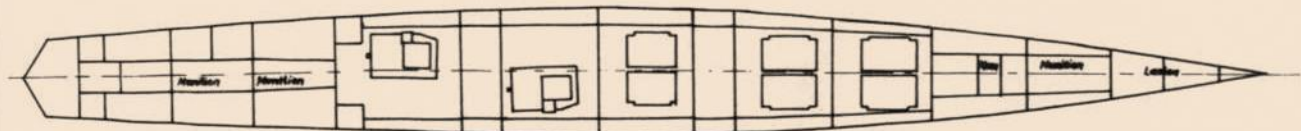
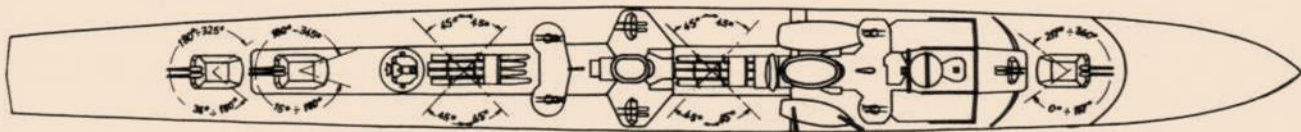
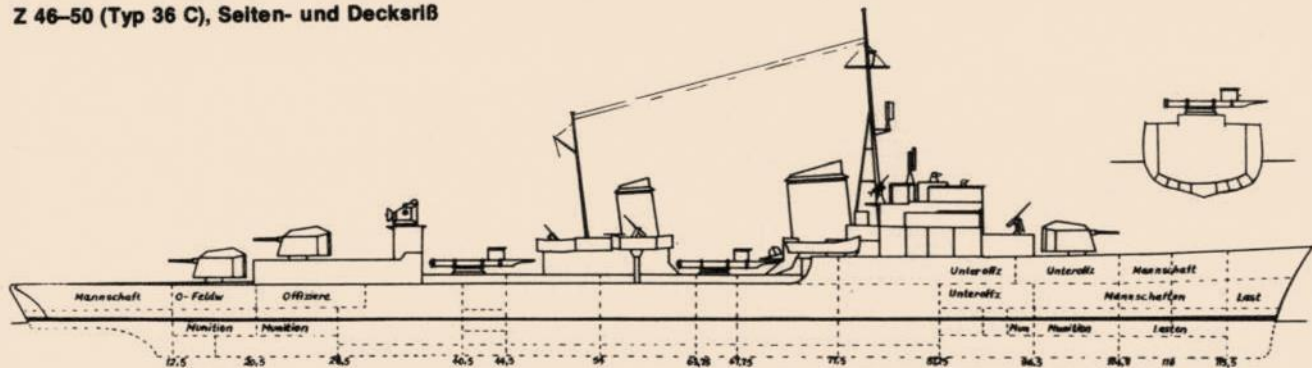
In den nächsten Tagen wurden jedoch noch weitere Änderungswünsche berücksichtigt, und am 14. Februar hatte sich die Schiffbaukommission endlich mit ihrem Entwurf mit drei Doppeltürmen durchgesetzt: der Typ 42C war geboren. Er sah nun völlig anders aus, hatte vorn zwei und achtern einen LM/41-Doppelturm (die durch zwei Radar-Feuerleitgeräte vorn und achtern gesteuert wurden) und nunmehr drei 5,5 cm-Geschütze, die um den achteren Schornstein gruppiert waren. Der Rumpf war etwas verlängert und die Verdrängung erhöht, und die Antriebsanlage mit acht Dieselmotoren war als Gegengewicht für die zwei Geschütztürme vorn etwas nach achtern gerutscht. Die Hauptdiesel standen in vier Motorenräumen, zwei Motoren in jedem, und zwischen den Motorenräumen lagen die Getriebe. Die vordere Gruppe trieb die Steuerbord-, die hintere die Backbordwelle an. Bei der gleichen Konferenz wurde bestätigt, dass Z 51 Ladegebläse an seinen Motoren bekommen würde, Z 52 und die nachfolgenden Schiffe jedoch nicht. Dafür gab es vier Gründe: man hatte nur wenig Erfahrung mit Ladegebläsen sammeln können; bei denen in U-Boote eingebauten hatte es Fehlschläge gegeben; es gab Verzögerungen bei ihrer Herstellung, und schliesslich würden die Motorenanlagen dadurch unnötig kompliziert werden.

Eine Klasse von fünf Schiffen wurde vorgesehen; Z 52-56 sollten bei der Deschimag gebaut werden, aber nur Z 52 wurde 1943 noch begonnen. Der Bau kam jedoch nicht mehr voran, und das vorhandene Material wurde 1945 auf der Heilig abgebrochen. Dies war die letzte Klasse, die noch Nummern bekam und mit der noch begonnen wurde. Trotzdem gingen die Entwurfsarbeiten weiter; das nächste Projekt, Typ 43, sah wieder ein dieselgetriebenes Schiff vor. Das Dieselkonzept hatte deutliche Vorteile, die Maschinenanlage war jedoch rund 200 Tonnen schwerer als eine Dampfturbinenanlage

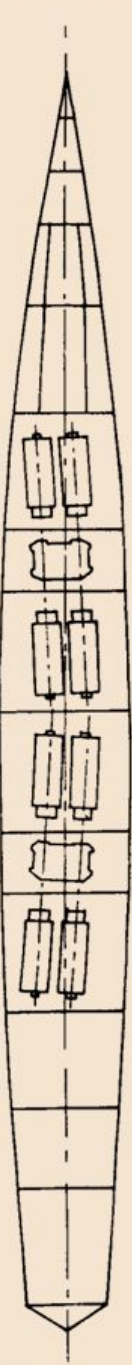
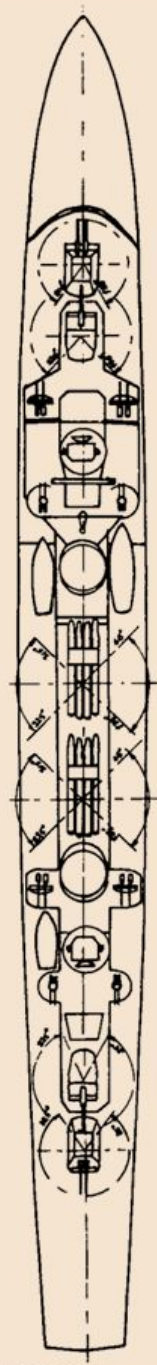
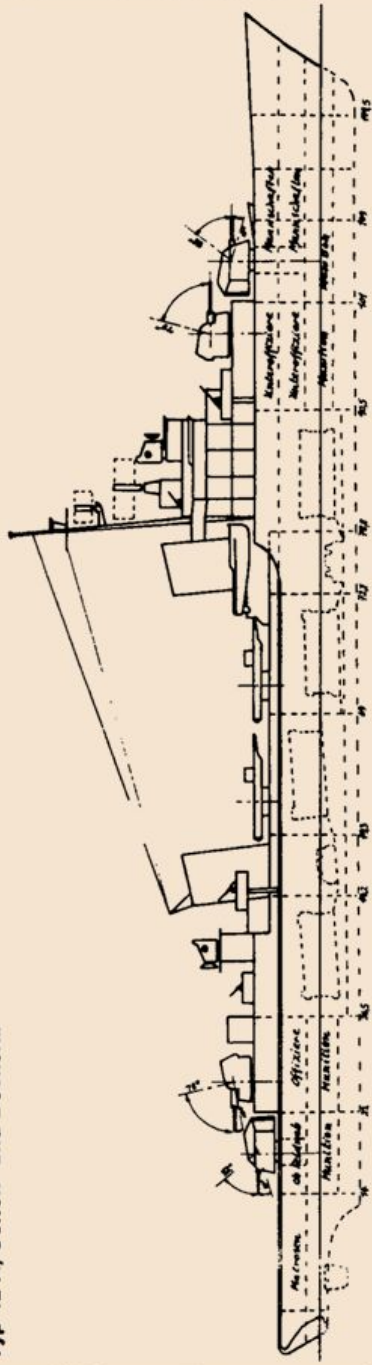
Typ 41, Seiten- und Decksriss



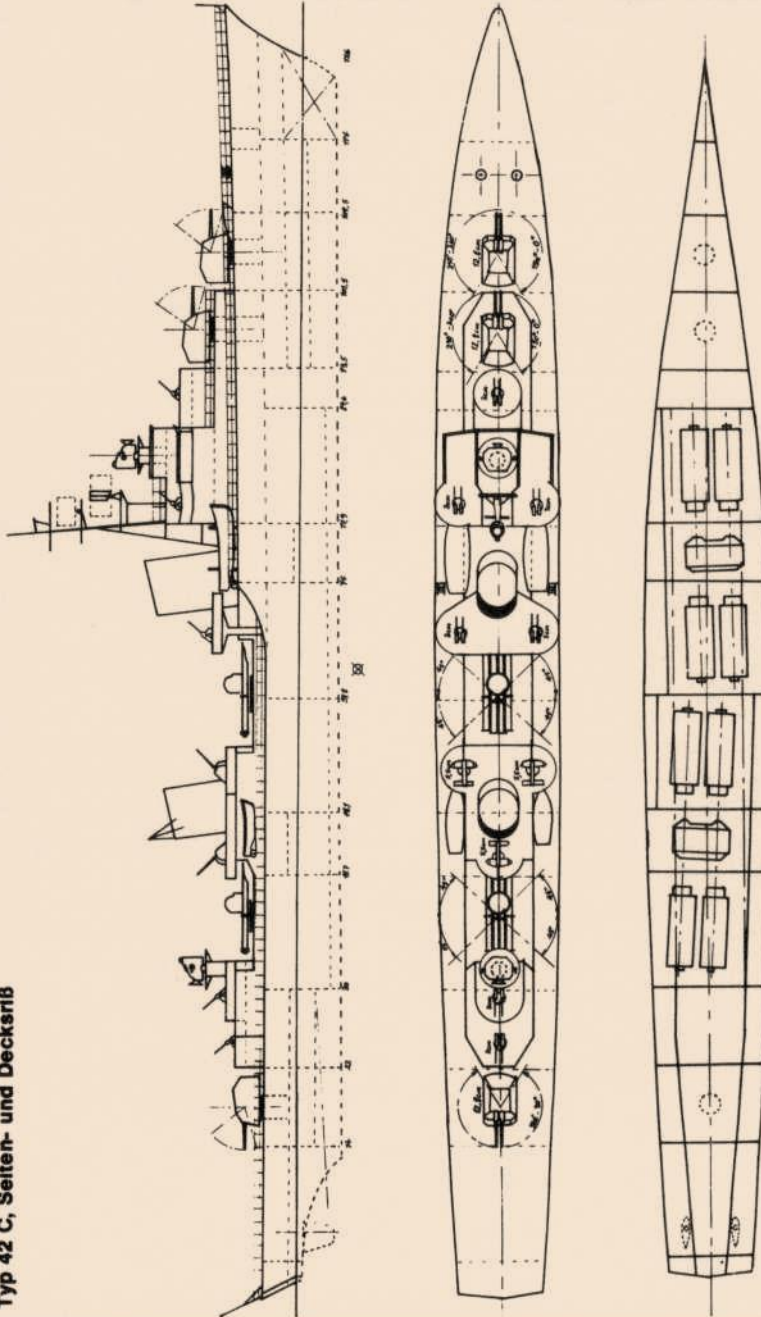
Z 46-50 (Typ 36 C), Seiten- und Deckarß



Typ 42 A, Seiten- und Decksriss



Typ 42 C, Seiten- und Decksriss



gleicher Leitung, und so konzentrierte man sich beim Typ 43 auf die Gewichte, um diese Sachlage etwas zu verbessern. Es wurden Entwürfe mit Zwei- und Dreiwellenanlagen vorgelegt, aber erstere wurden bevorzugt, da sie einfacher waren. Die Raumaufteilung war vermutlich ähnlich wie beim Typ 420, und die Masse und Verdrängung waren auch fast gleich; bei der Bewaffnung bestand die einzige grössere Änderung in der Einführung des Fünffach-Torpedorohrsatzes. Dieser Entwurf kam wie der Typ 45 nicht über das Reissbrettstadium hinaus; der Typ 44 scheint nur eine Modifikation des Typs 42C gewesen zu sein, wenn auch letzterer noch im März 1944 so bezeichnet wurde.

Beim letzten Entwurf, dem Typ 45, kehrte man wieder zur Dampfturbine zurück. Die Antriebslage bestand wieder aus der erprobten (?) Anlage aus sechs Kesseln, zwei Satz Getriebeturbinen und zwei Wellen; die Kessel und Turbinen stammten von Wagner und leisteten konstruktionsmässig 80.000 PS für eine Geschwindigkeit von 40 Knoten. Der Rumpf ähnelte den früheren Entwürfen; die Verdrängung betrug 2.657 Tonnen. Die Bewaffnung war durch einen zusätzlichen 12,8 cm-Doppelturm verstärkt, so dass insgesamt acht Rohre zur Verfügung standen; dazu kamen vier 5,5 cm- und zwölf 3 cm-Flak. Die üblichen acht Torpedorohre waren vorgesehen, und es konnten 100 Minen geladen werden. Erstmals waren auch Starter für Flugabwehrraketen vorgesehen.

Der Typ 45 beschliesst die Geschichte der deutschen Zerstörerentwicklung, denn inzwischen war der Krieg verloren, und es wurden keine weiteren Entwürfe mehr produziert. Nach Ende 1942 waren die Chancen für die Verwirklichung neuer Projekte in der Tat nur minimal, aber das schien sich in den Korridoren der SKL, wo bis zur Kapitulation laufend neue Entwürfe für Kriegsschiffe aller Klassen produziert wurden, nicht herumgesprochen zu haben. Ende 1943 hielt Kapitän zur See (Ing.) Heimberg einen Vortrag mit dem Titel «Gedanken zum Bau einer Hochseeflotte nach dem Kriege», in der er die mögliche Weiterentwicklung der deutschen Zerstörer umriss. Er sagte, die Schiffe würden zur Verteidigung gegen U-Boote, leichte Überwasserstreitkräfte und Flugzeuge, vor allem gegen Lufttorpedoangriffe, dienen, und könnten auch als Aufklärungskreuzer eingesetzt werden. Daher würden sie zumindest ebenso gross wie die bisherigen Zerstörer sein, aber ohne Torpedorohre und mit sechs Mehrzweckgeschützen bewaffnet. Die Höchstgeschwindigkeit würde bei 36 Knoten liegen, also niedriger als bei den bisherigen Einheiten, mit einer Dauergeschwindigkeit von 34 Knoten.. Diese Schiffe blieben jedoch ein Traum, und die Kriegsmarine kämpfte im Krieg hauptsächlich mit den Vorkriegszerstörern und den Schiffen des Typs 36A.

3 Torpedoboote

Das Torpedoboot war von der Erfindung der Torpedowaffe an bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges in der deutschen Seekriegsführung ein eigener Kriegsschiffstyp. Sein Niedergang in der deutschen Flotte ist nur auf den Ausgang dieses Krieges und die darauffolgende totale Abrüstung der Kriegsmarine zurückzuführen. Als dann in Gestalt der Bundesmarine wieder eine Flotte aufgestellt wurde, war dieser Schiffstyp überholt und existiert daher heute nicht mehr. Während der im vorliegenden Buch geschilderten Periode war das Torpedoboot, so wie es in der Kriegsmarine existierte, im Wesentlichen eine verkleinerte Ausgabe des echten Flottenzerstörers, mit der gleichen hohen Geschwindigkeit und ähnlich starker Torpedobewaffnung, aber mit erheblich reduzierter Geschützstärke. Seine Hauptaufgabe war der Torpedoangriff und schnelles offensives Minenlegen, aber es konnte auch Patrouillen- und Geleitdienst übernehmen. Keiner der zu betrachtenden Entwürfe, mit Ausnahme der «Möwe»- und «Wolf»-Klassen (und möglicherweise des späteren Typs 40), war für den Flottendienst vorgesehen, und die Boote wurden auch kaum dafür eingesetzt, wenn sie auch in den 20er und 30er Jahren oft mit den wenigen Deutschland verbliebenen schweren Schiffen (den uralten Linienschiffen «Schlesien», «Schleswig-Holstein» und «Hessen») Flottendienst taten. Mit ihrem an den früheren Krieg erinnernden schwarzen Anstrich waren diese Schiffe während der Zwischenkriegszeit in der Nord- und Ostsee ein vertrauter Anblick, während die Marine sich bemühte, neue Taktiken zu entwickeln und eine neue Generation von Zerstöreroffizieren auszubilden. Sie ersetzten die total veralteten Vorkriegstorpedoboote, aber sobald genug neue Zerstörer des Typs 34 in Dienst gestellt waren, nahmen sie wieder nur Torpedobootsaufgaben war, und bei diesen Aufgaben gingen sie alle im Krieg verloren.

Die Torpedoboote blieben eine eigene Waffengattung, selbst nachdem sie im Jahre 1942 unter die Fittiche des Führers der Zerstörer gekommen waren. Offiziere, die im Krieg auf Torpedobooten fuhren, schafften nur selten den Sprung vom Kommandanten eines Torpedobootes zum Zerstörerkommandanten, obwohl die meisten Kommandanten und Kommandeure aus der Vorkriegszeit zu Zerstörerkommandanten oder sogar auf höhere Befehlsstellen befördert wurden. Die Torpedoboote waren erheblich häufiger und vielseitiger eingesetzt als die meisten Zerstörer (die an die unbewegliche Flotte gefesselt waren), und ihre Besatzungen erreichten einen Ausbildungsstand, der bei mehreren Gefechten mit britischen Streitkräften für letztere ein böses Erwachen zur Folge hatte.

ZU VIELE TORPEDOS

Die beiden sehr ähnlichen Typen 23 und 24 waren die ersten Torpedosbootsklassen, die nach dem Ersten Weltkrieg in Deutschland gebaut wurden und gingen, wie auch der Leichte Kreuzer «Emden», weitgehend auf die letzten Entwürfe der kaiserlichen Marine zurück. Sie waren in der Tat eine leicht modifizierte Version der H 145-Klasse, von denen vor dem Waffenstillstand noch ein Boot für die kaiserliche Hochseeflotte in Dienst gestellt werden konnte. Der Typ 23, nach dessen Entwurf sechs Boote gebaut wurden, verdrängte voll ausgerüstet etwa 1300 Tonnen und lief ursprünglich 32 bis 33 Knoten, wobei die Turbinen 23000 WPS entwickelten. Alle Boote waren nach Raubvögeln benannt; mit Ausnahme von «Kondor» handelte es sich um Traditionsnamen'«'.

In der Bewaffnung spiegelte sich der Stammbaum der Boote wider: in typischer Weltkrieg-I-Manier stand ein Geschütz auf der Back und zwei achtern; alle drei waren 10,5 cm Utof (U-Boot und Torpedoboot-Flak) des Baumusters 1916; die Rohrlänge betrug 45 Kaliber, und die Geschütze standen in LC/16-Einzellafetten. Das erste und dritte Geschütz trug je einen Schutzschild, aber Nr. 2 hatte keinen, wohl um die höhere Elevation nutzen zu können. Die Torpedorohre standen erstmals in Drillingsätzen; das 50 cm-Kaliber des Ersten Weltkrieges wurde beibehalten, bis Anfang der 30er Jahre die Umrüstung auf den neuen 53,3 cm-Torpedo erfolgte. Die Bewaffnung wurde durch einige 2 cm-Flak vervollständigt.

Der Rumpf hatte einen Doppelboden und war in 13 wasserdichte Abteilungen unterteilt. Zur Gewichtsverminderung bestanden die Aufbauten aus Leichtmetall. Die Maschinenanlage zeigte gegenüber dem 1. Weltkrieg keinen Fortschritt. In drei Kesselräumen standen drei Kessel von 18,5 kg/cm² Betriebsdruck; der vordere Kessel war wegen der Linienführung des Rumpfes etwas kleiner als die beiden anderen; zwischen den Kesselräumen 1 und 2 lag der Hilfsmaschinenraum. Hinter den Kesselräumen lagen die beiden Turbinenräume; die vorderen Turbinen trieben die Steuerbordwelle an. Die Turbinen selbst stammten von Blohm & Voss («Möwe»), Vulkan («Greif» und «Falke»), Germania («Seeadler») und Schichau («Albatros» und «Kondor»). Die elektrische Anlage bestand aus zwei Turbo- und einem Dieselgenerator, die zusammen 75 kW abgaben. Alle sechs Boote wurden bei der Reichsmarinewerft in Wilhelmshaven gebaut; das erste Boot, «Möwe», lief am 15. Juli 1926 vom Stapel und wurde am 1. Oktober des gleichen Jahres in Dienst gestellt. Der Rest der Klasse folgte 1927 und 1928; die letzten Boote, «Falke» und «Kondor», kamen am 15. Juli 1928 in Dienst.

Während der Typ 23 noch im Bau war, wurde schon ein modifiziertes Boot, der Typ 24, entworfen. Es sah sowohl äusserlich als auch innerlich dem Typ 23 sehr ähnlich; auch die Maschinenanlage war fast gleich, lediglich der Turbogenerator entfiel und wurde durch einen weiteren Dieselgenerator ersetzt, wodurch die elektrische Leistung auf 99 kW anstieg. Der Rumpf wurde geringfügig vergrössert; dementsprechend stieg

Anm.d.Übers.: auch die Bundesmarine benutzt heute diese Namen wieder für ihre Raketenschnellboote, die in gewisser Weise als Nachfahren der Torpedoboote anzusehen sind.

die Maximalverdrängung auf 1320 Tonnen an. Die Hauptbewaffnung, die ähnlich wie bei der vorangegangenen Klasse aufgestellt wurde, bestand aus je drei neuen 10,5 cm C/28 Geschützen in LC/28 Lafetten, aber diese Waffe fand in der deutschen Marine keine weite Verbreitung, und der daraus im Verlauf des Krieges resultierende Munitionsmangel erwies sich für «Jaguar» zur Zeit der Landungen in der Normandie im Juni 1944 als etwas peinlich.

Es war an sich vorgesehen, diese Klasse mit 12,7 cm-Geschützen zu bestücken, und zu diesem Zweck war eine neue Waffe, die Schnelladekanone 12,7 cm C/25, entwickelt worden. Die vorgesehene Kalibersteigerung bei den neuen Schiffen kam jedoch dem britischen Botschafter in Berlin zu Ohren, der, alarmiert wegen der zu erwartenden Steigerung der Kampfkraft, die Reichsregierung unter Druck setzte. Die Engländer regten sich derart auf, dass Freiherr von Freyberg, der Staatssekretär für die Reichsmarine, schliesslich im April 1928 an den Botschafter schrieb und ihn informierte, «dass es aus technischen Gründen nicht praktikabel ist, die neuen Zerstörer mit dieser Waffe auszustatten. Die Zerstörer (sic) werden daher 10,5 cm-Geschütze erhalten, und die wenigen fertiggestellten 12,7 cm-Geschütze werden auf das Kaliber 10,5 cm umgerüstet.» Auch diese Klasse bestand aus sechs Booten, die nach Raubtieren benannt waren; die Klasse wurde später auch als «Raubtier»-Klasse bezeichnet. Wieder wurden alle sechs in Wilhelmshaven gebaut und liefen 1927 und 1928 vom Stapel; «Iltis», das erste Boot, stellte am 1. Oktober 1928 in Dienst, «Jaguar», das letzte, am 15. August 1929. Zwischen den Kriegen bildeten diese Boote die 2., 3. und 4. Torpedobootflottille und bewährten sich sowohl in heimischen als auch, während des Bürgerkrieges, in spanischen Gewässern. Als der Zweite Weltkrieg ausbrach, waren sie bereits veraltet, aber robust und, nach Auskurierung aller Kinderkrankheiten, sehr zuverlässig. Im Vergleich mit den nächsten Entwürfen hatten sie eine gute Mehrzweckbewaffnung, trotz der Tatsache, dass sie für die Aufgaben, zu denen sie eingesetzt waren, zu viele Torpedorohre an Bord hatten. Während des Krieges waren sie meist im englischen Kanal eingesetzt, wo sie sich im Nahkampf des Küstenkrieges gut bewährten, und waren im Einsatz von Ende 1939 bis zur Versenkung des letzten Bootes während der Invasion. Die Planer der Reichsmarine hatten keinen Grund, diese Investition zu bedauern.

Nach 1939 gab es kleinere Umbauten, die meist die Bewaffnung betrafen; auch wurden Radargeräte eingebaut. Die Boote der «Möwe»-Klasse erhielten achtern, vor dem zweiten Geschütz, einen Vierling; drei 2 cm-Einzellafetten wurden um den achteren Schornstein herum aufgestellt, und zwei weitere kamen auf das Brückendeck; die «Wolf»-Klasse erhielt eine weitere 2 cm-Waffe vor der Brücke. Das äussere Erscheinungsbild änderte sich etwas durch die Verkürzung der Schornsteine, wodurch die Topplastigkeit der Boote gemindert werden sollte, sowie durch Veränderung an den Brückenaufbauten. Bei Kriegsbeginn waren die Boote in der 5. und 6. T.-Flottille zusammengefasst, aber als immer mehr Boote verloren gingen, wurde die 6. Flottille im Februar 1941 aufgelöst und die überlebenden Boote der 5. Flottille zugeteilt.

EINE GLATTE GELDVERSCHWENDUNG?

Nachdem die letzten Torpedoboote der «Wolf»-Klasse zur Flotte gestossen waren, verlagerten sich die Entwicklungsarbeiten von Torpedobooten hin zu echten Zerstörern und zu den kleineren Schnellbooten. Die Torpedobootentwicklung stagnierte für etwa sechs Jahre, bis ein neuer Entwurf, der Typ 35, in Bau gegeben wurde. Dieses neue Fahrzeug war erheblich kleiner als die Zerstörer des Typs 34, die zu dieser Zeit im Bau waren, und war sogar noch etwas kleiner als die vorangegangenen Torpedobootsklassen; möglicherweise war es eine Fortentwicklung des Konzepts der «kleinen Torpedoboote», das sich in den A-Booten der Flandernflottillen des Ersten Weltkrieges niedergeschlagen hatte. Der Entwurf mag im Jahre 1934 als Ergebnis eines Vorschlags von A IV (dem Entwicklungsamt) entstanden sein, nachdem Bedarf für einen kleinen Zerstörer von weniger als 1'000 Tonnen, bewaffnet mit zwei 10,5 cm-Zwillingsflak, bestand. Dieser Vorschlag stiess aus mehreren Gründen bei Raeder auf wenig Gegenliebe. Erstens war das Geschützkaliber dem aller ausländischen Zerstörer unterlegen. Zweitens erschwerte die für den Luftzielbeschuss notwendige hohe Lafette das Nachladen bei Seezielabschluss. Drittens wog die 10,5 cm Doppellafette 25 Tonnen; die 12,7 cm-Einzellafette wog dagegen nur etwa 13 Tonnen! Daher musste erstere hydraulisch oder elektrisch gerichtet werden; für wirksamen Beschuss von Luftzielen war ausserdem ein stabilisiertes Feuerleitgerät erforderlich, und alles zusammen erhöhte das Gewicht. Schliesslich war die komplexe Elektrik der 10,5 cm-Doppellafette sehr empfindlich gegen Nässe, was im Einsatz Wartungsprobleme verursachte. Dann wies Raeder darauf hin, dass die wahrscheinlichsten potentiellen Gegner, nämlich Russland, Polen und Frankreich, schwerbewaffnete Zerstörer besaßen, was ja letztlich auch der Grund war, aus dem man überhaupt den Typ 34 baute. Die Geschützbewaffnung von Zerstörern musste so ausgelegt sein, dass sich diese Schiffe in der Nord- und Ostsee blicken lassen konnten, und so schien es nur recht und billig, dass der Typ 34 weiter gebaut werden sollte. Er liess jedoch die Möglichkeit offen, einen kleinen Zerstörer ähnlich den britischen Standardzerstörern der Typen «A» bis «F» für ozeanischen Einsatz zu bauen, wovon schon im vorigen Kapitel die Rede war.

Der ursprüngliche Vorschlag für ein Boot unter 1'000 Tonnen wurde daraufhin fallen gelassen mit der Begründung, dass dies nur ein schneller Torpedoträger sein würde, mit unzureichender Seezielbewaffnung und daher zum Einsatz als Zerstörer ungeeignet, der aber der erlaubten Tonnage für diese Schiffskategorie zugerechnet werden würde, weil er mehr als 600 Tonnen verdrängte. Es wurde daher beschlossen, ein echtes Torpedoboot ohne besondere Geschützbewaffnung zu entwickeln. Das Schnellboot war ideal für Überraschungsangriffe in Küstengewässern, aber für Einsätze mitten in der Nordsee war es nicht geeignet. Das neue Projekt sollte daher gute Seeigenschaften mit einer niedrigen Silhouette und hoher Geschwindigkeit für Nachtangriffe verbinden, um das S-Boot in entfernteren Seegebieten zu ergänzen – und wenn ein solches Boot ohne Überschreitung der 600 Tonnen-Grenze gebaut werden könnte, würde es keine wert-

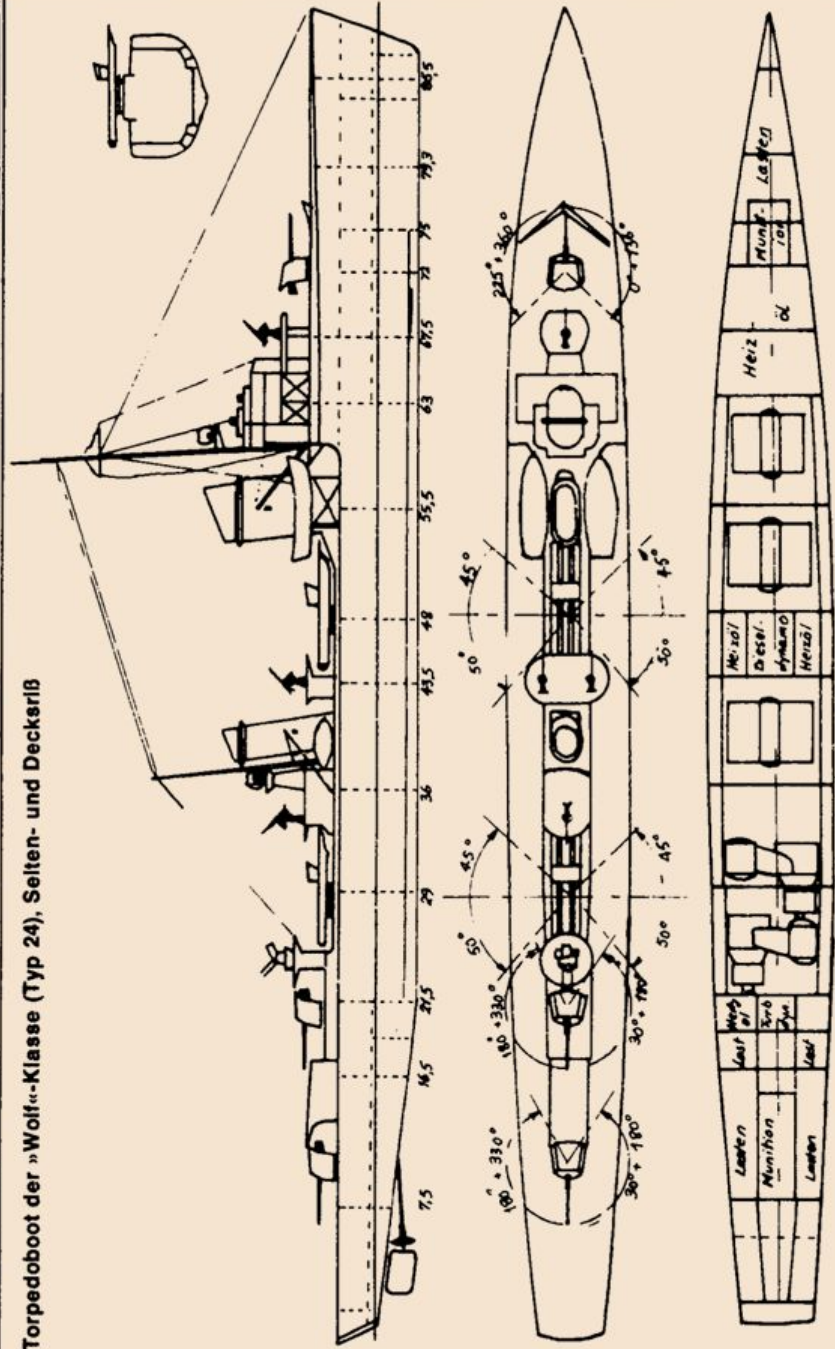
volle Tonnage beanspruchen, die für den Bau echter Artilleriezerstörer gebraucht wurde. Schliesslich wurde ein solcher Entwurf durchkonstruiert und als Typ 35 bzw. – in leicht modifizierter Form-Typ 37 in Bau gegeben; insgesamt wurden 21 Boote in Dienst gestellt. Im Nachhinein muss leider gesagt werden, dass sich das ganze Konzept als eine ungeheure Verschwendung von Arbeitskraft, Menschen und Material erwiesen hat, denn für die vorgesehene Aufgabe wurden diese Boote nie eingesetzt. Die Kriegserfahrung zeigte, dass die S-Boote seetüchtiger waren, als man angenommen hatte, und daher in fast allen vorgesehenen Einsatzgebieten des grösseren Boots eingesetzt werden konnten, während dieses wiederum viel zu aufwendig war, um wie ein S-Boot – also auch mit dessen Risiko – eingesetzt zu werden. Nachdem beim ersten offensiven Einsatz der Boote gleich T 6 verloren ging, gab es keine weiteren Versuche mehr, die Boote in der ursprünglich vorgesehenen Weise einzusetzen.

Die Boote des Typs 35 waren elegante Fahrzeuge mit einem Schornstein und durchgehendem Deck und verdrängten maximal 1108 Tonnen bei einer Länge in der Wasserlinie von 82,16 m. Der Rumpf wog 310 Tonnen, war in 12 wasserdichte Abteilungen unterteilt und hatte einen hohen Deckssprung. Der Doppelboden erstreckte sich über 75% der Schiffslänge; in ihm befanden sich Ölbunker, Speisewasser- und Frischwassertanks. Wie bei den vorangegangenen Entwürfen waren die Aufbauten wieder aus Leichtmetall. Die ersten drei Abteilungen, von hinten gerechnet, enthielten im Zwischendeck Wohnräume für Seeleute, Deckoffiziere und Offiziere; in den Lasten darunter lagen Vorräte und Munition. Direkt vor Spant 20,5 lagen die Maschinenräume, die sich über fast die halbe Schiffslänge erstreckten. Wie bei den zeitgenössischen Zerstörern lagen die beiden Turbinenräume direkt hintereinander; der vordere Raum (Nr. 2) trieb die Steuerbordwelle an. Vor dem Turbinenraum 2 lag eine kleinere Abteilung, Nr. VI, die von den Dieselgeneratoren beansprucht wurde. Die zwei Kesselräume mit je zwei Kesseln belegten die Abteilungen VII und VIII, während in den vorderen Abteilungen wieder hauptsächlich Wohnräume lagen. Im Zwischendeck in Abteilung IX lag die Torpedozentrale, die ähnlich wie die der Zerstörer ausgestattet war; darunter befand sich der Kreiselkompassraum. Im Brückenaufbau war die geräumige Funkbude mit zwei Sendern (40-200 m und 500-3'000 m) und drei Empfängern (12-2'000 m); hinter der Funkbude lag die Kombüse, an Backbord und Steuerbord befanden sich Toiletten und Waschräume.

Die Maschinenanlage war ähnlich der der Zerstörer aufgebaut. Alle Boote hatten Wagner-Kessel mit 70 kg/cm² Betriebsdruck und 460° C Betriebstemperatur und hatten die gleichen Mängel wie die der Zerstörer, bis alle ausgebügelt waren.

Die Wagner-Turbinen entwickelten 31'000 WPS und schafften damit eine Höchstgeschwindigkeit von 35 Knoten und ein Leistungsgewicht von 11,64 kg/PS. Die elektrische Anlage bestand aus einem Turbogenerator in jedem Maschinenraum und zwei Dieselgeneratoren, die zusammen 224 kW bei 220 V leisteten. Normalerweise konnten 97,8 Tonnen Heizöl gebunkert werden, maximal 180,2 Tonnen.

Torpedoboot der »Wolf«-Klasse (Typ 24), Seiten- und Decksriss

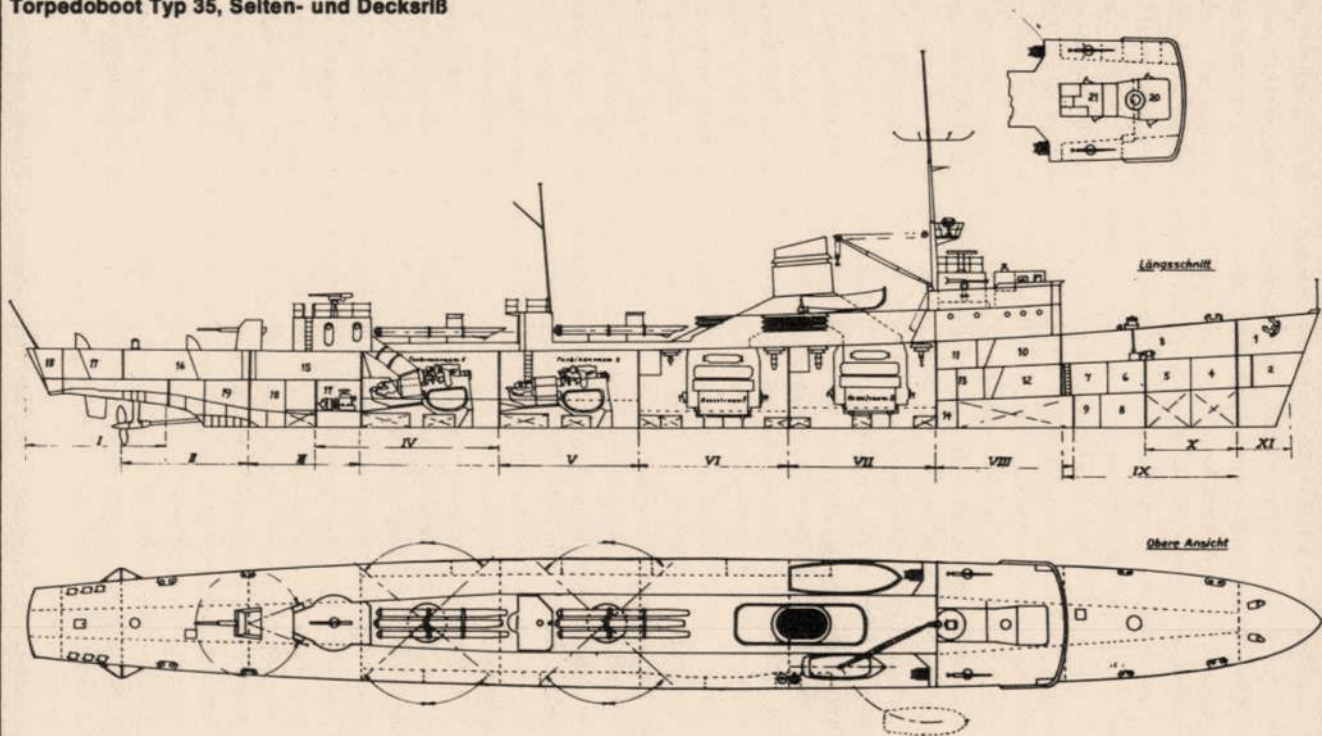


Die Bewaffnung bestand hauptsächlich aus G 7-Torpedos, die in zwei Drillingsrohrsätsen an Deck lagen. Wie üblich waren umfangreiche Feuerleitanlagen vorhanden. Auf dem Peildeck stand ein TZA-2-Torpedo-Feuerleitgerät mit stabilisierter Optik, das mit der Torpedozentrale verbunden war, in der sich das Kommandogerät und der Vorhalterechner befanden; jeder Rohrsatz hatte elektrische Fernbedienung und einen Steuerstand mit optischem Zielgerät. An Steuerbord lagen von der Achterkante des Aufbaus bis zum Schornstein Torpedoschienen. Die Geschützbewaffnung war vergleichsweise bescheiden und bestand aus einem einzigen 10,5 cm C/32-Geschütz, das achtern aufgestellt war und 50° Elevation hatte. Es hatte einen Bestreichungswinkel von Rot 20 bis Grün 20. An Feuerleiteinrichtungen gab es nur zwei Entfernungsmesser, je einer auf dem Peildeck hinter dem Torpedozielgerät und einer auf dem mittleren Deckshaus zwischen den Torpedorohren; es handelte sich um 1,5 m-Basisgeräte. Die restliche Geschützbewaffnung bestand aus einem 3,7 cm-Geschütz überhöht auf dem achteren Deckshaus und zwei 2 cm C/30-Einzellafetten beiderseits der Brücke. Ursprünglich fehlte den Booten also, mit Ausnahme der beiden 2 cm-Waffen, voraus jede Feuerkraft.

Die zweite Offensivwaffe der Boote war die Mine; es konnten 60 EMC geladen werden. Dafür hatten die Boote zusätzliche Minenschienen; die maximale Zuladung betrug 70 Tonnen (ohne die Schienen) unter der Bedingung, dass die Treiböllast nicht auf weniger als 50% fallen durfte. Ein voll mit Minen beladenes Boot konnte sein 10,5 cm-Geschütz nicht mehr gebrauchen, und bei mehr als Seegang 3 konnten keine Minen mehr gelegt werden. Vom Typ 35 wurden zwölf Boote gebaut; alle erhielten nur Nummern. T 1-4, T 9 und T 10 wurden bei der Schichau-Werft in Elbing in Ostpreussen bestellt, während T 5-8, T 11 und T 12 von der Deschimag in Bremen kamen. Die Aufträge wurden 1935 und 1936 vergeben, die letzten drei am 29. Juni 1936. Wegen Überlastung der Werften ging der Bau nur langsam voran, und erst Ende 1937 konnte das erste Boot vom Stapel laufen. Keine Einheit kam vor Kriegsausbruch in Dienst; als erstes Boot wurde am 8. Oktober 1939 T 8 durch Kapitänleutnant Erdmann in Dienst gestellt. Der Entwurf zum Typ 37 war eine Modifikation des früheren Typs, mit einem etwas kürzeren und breiterem Rumpf. Innerlich unterschied er sich nur durch den Wegfall des Hilfsmaschinenraums, so dass nun der vordere Turbinenraum direkt an den Kesselraum 1 anschloss. Die Dieselgeneratoren wanderten nach achtern direkt hinter den Turbinenraum 1, ein Deck tiefer als vorher. Vom Standpunkt der Leckwehr war dies ein Schritt rückwärts, denn wenn die achteren Abteilungen überflutet würden, könnte es zu völligem Stromausfall kommen, wenn durch Erschütterungen die Turbinen ausfielen. Die geänderte Innenaufteilung erlaubte eine Erhöhung der Bunkerkapazität auf normal 99,7 Tonnen (199,8 Tonnen maximal), wodurch sich der Aktionsradius bei ökonomischer Geschwindigkeit auf 1'600 Seemeilen erhöhte. Die Bewaffnung war ähnlich wie beim Typ 35; es wurden 2 m-Basisgeräte eingebaut, aber als die Boote endlich fertig waren, wurde das vordere sofort durch ein Radargerät ersetzt.

Die Bauaufträge für die ersten sechs Einheiten wurden am 18. September 1937 erteilt (T 13-18), die für den Rest (T 19-21) am 5. Oktober 1938. Alle sollten bei Schichau

Torpedoboot Typ 35, Seiten- und Decksriß



erbaut werden; diese Werft sollte in Zukunft alle Torpedoboote mit Ausnahme des Typs 40 bauen. Wieder ging die Arbeit nur langsam voran; diesmal fehlte es wegen Einberufungen an Facharbeitern, und Rohstoffe wurden auch schon knapp. Bei T 18-21 gab es weitere Verzögerungen wegen Änderungen an T 13-17; diese wurden nach den Einsatzerfahrungen mit den früheren Booten für notwendig befunden. Das letzte Boot, T 21, wurde erst im Juli 1942 in Dienst gestellt (d.h. später als das erste Schiff des nächsten Entwurfs). Während diese Torpedoboote in Dienst kamen, wurden neue Flottillen aufgestellt, die 1. und 2. T.- Flottille im Oktober 1939 und die 3. im August 1941; im gleichen Monat wurde die 1. Flottille schon wieder aufgelöst und ihre Boote in die 2. übernommen. Probleme mit den Kesseln, schlechte Seeeeigenschaft und Umbauten der Brücke hatten zur Folge, dass keines der Boote vor Juni 1940 viel zum Einsatz kam. Später gab es nicht mehr viele Umbauten; meist wurde nur Radar eingebaut und die Flak verstärkt. (T 7 hatte im Februar 1945 noch keine Radarausrüstung und wurde wahrscheinlich nie damit ausgerüstet.) Zuerst wurde das 3,7 cm-Geschütz vom achteren Deckshaus auf den Vorsteven verlegt, um die Feuerkraft voraus etwas zu verstärken; auf den Platz achtern kam, sobald genügend Exemplare verfügbar waren, ein 2 cm-Vierling. Einige Einheiten erhielten einen zweiten auf das mittlere Deckshaus; die dort stehende 2 cm-Einzellafette wurde auf einer Plattform hinter dem Schornstein über den Kesselraumlüftern plaziert. Andere Boote hatten vorn nur eine 2 cm-Waffe anstatt der 3,7 cm. Insgesamt wurde die Bewaffnung jedoch bis Ende 1944 nicht wesentlich verstärkt. Im Herbst dieses Jahres wurden jedoch Pläne für eine erhebliche Verstärkung der Flak der Zerstörer und Torpedoboote vorgelegt und für jede Klasse Umrüstpläne vorbereitet. Für den Typ 35 waren eine 3,7 cm M/42 Doppel- oder M/43-Einzellafette vorn, zwei 2 cm LM/44 Doppellafetten in den Brückennocken und 3,7 cm M/43M an allen anderen Stellen (d.h. auf beiden Deckshäusern) vorgesehen. Beim Typ 37 sollte zusätzlich eine 3,7 cm M/43M Einzellafette den achteren Torpedorohrsatz ersetzen.

Dieses Programm wurde jedoch nie durchgeführt, und letztlich wurden wahrscheinlich nur Til, T 14, T 19 und T 20 umfassend umgerüstet. T 19, das 1944-45 im Skagarak eingesetzt war, gab den achteren Torpedorohrsatz an Land; an seiner Stelle wurde eine einzelne 4 cm Flak 28 Bofors installiert. Seine letzte Flakbewaffnung bestand aus einer 4 cm, einer 3,7 cm und elf 2 cm-Waffen. T 20 beendete den Krieg mit je einer 3,7 cm am Bug und Mittschiffs, einem Vierling achtern und vier 2 cm LM/44 Doppellafetten, je zwei in den Brückennocken und querab vom Schornstein; dieses Boot trug ausserdem 218,6 cm RAG Flugabwehr-Raketenstarter. T 14 war ähnlich bestückt, hatte aber nur noch drei Torpedorohre, während Til eine 4 cm Bofors als Buggeschütz, zwei 3,7 cm Einzellafetten (davon eine an Stelle des achteren Torpedorohrsatzes) und zwölf 2 cm (eine Vierlings-, vier Doppellafetten) trug. Der Einsatz dieser beiden Klassen stellte die Marineführung vor grosse Probleme, denn sie eigneten sich eigentlich nur zum Torpedoangriff, und dafür gab es kaum Gelegenheit. Die Geschützbewaffnung war unzureichend, und als sie dann im Kanal eingesetzt waren, konnten sie sich in den schnell wechselnden Lagen des Küsten-Kleinkriegs kaum behaupten (für den die ältere, aber

besser bewaffnete «Möwe»- und «Wolf»-Klasse viel besser geeignet war). Folglich verbrachten diese Boote viel Zeit in der Ostsee, in der Etappe – ein grosser Teil der Boote lag sogar über längere Zeiträume hinweg ausser Dienst gestellt in Reserve. Das war wohl ein eindeutiger Hinweis auf ihre begrenzten Einsatzmöglichkeiten. Der einzige echte Kriegserfolg dieser Klasse war die Versenkung des sowjetischen U-Bootes S 4 durch T 3 am 4. Januar 1945.

MEHR GESCHÜTZE

Der Typ 39 (T 22-36) fiel erheblich grösser aus als die vorangegangenen Entwürfe und war ein sehr gutes Kriegsschiff, das nicht nur der Kriegsmarine, sondern später auch der französischen und sowjetischen Flotte gute Dienste leistete. Wahrscheinlich in Anerkennung des grösseren Potentials hiess der Entwurf «Flottentorpedoboot 39», obwohl es nie als Flottenzerstörer im herkömmlichen Sinne eingesetzt werden sollte. Die Boote sahen gut aus; der niedrige Glatdeckrumpf hatte einen starken Deckssprung und scharf überfallenden Atlantikbug, und mit dem weit überhängenden Knickspant vorn sahen die Boote ungemein schnell aus.

Der Rumpf war in der Wasserlinie 97 m lang (durch den Klipperbug stieg die Gesamtlänge auf 102,5 m) und verdrängte ursprünglich (Februar 1940) maximal 1668 Tonnen. Als Antrieb dienten wieder Dampfturbinen mit zwei Kesseln pro Welle, jedes Paar in einem separaten Kesselraum, aber hier endete die Ähnlichkeit mit den anderen Typen, denn bei den neuen Booten wurde die Kraftwerksanordnung der Maschinen angewandt. Dies bedeutete, dass Maschinen- und Kesselräume abwechselnd angeordnet waren (was für die Leckwehr günstig war) und hatte zur Folge, dass die Schornsteine weit auseinander standen. Die Maximalverdrängung mit voller Minenzuladung betrug 1733 Tonnen, und für die Berechnung der Rumpfstärke wurden 1750 Tonnen zugrunde gelegt, mit einer Wellenhöhe von $L/20$ (d.h. $1/20$ der Rumpflänge). Bei einem «Konstruktionsdisplacement» (Schiff voll ausgerüstet, mit einem Drittel der Treibstoffzuladung, aber ohne Reserve-Kesselspeisewasser) von 1415 Tonnen betrug die Höchstgeschwindigkeit 34,5 Knoten bei einer Maschinenleistung von 32'000 WPS. Das Leistungsgewicht betrug 11,765 kg/PS, und der Ölverbrauch war mit 0,57 kg pro PS und Stunde kalkuliert.

Bis Juli 1941 war der Entwurf etwas verändert worden, zweifellos mit dem Blick auf gewonnene Kriegserfahrungen: der Rumpf wurde verstärkt; die Besatzung war von 154 auf 166 Mann angewachsen (später wuchs sie noch mehr); am wichtigsten war aber die Erhöhung der Bunkerkapazität von 300 auf 393 Tonnen. Durch diese und andere Umbauten war die maximale Wasserverdrängung auf 1'776 Tonnen angewachsen, mit 50 Minen sogar auf 1'841 Tonnen. Da die Maschinenleistung gleichgeblieben war, wurden diese Änderungen mit einem Geschwindigkeitsverlust von einem Viertel Knoten erkaufte; für die Marschgeschwindigkeit von 19 Knoten war nun 4'300 PS erforderlich anstatt vorher 3940 PS. Dafür war der Aktionsradius auf 2'400 Seemeilen bei 19 Kno-

ten gestiegen. Die Hilfsmaschinen bestanden aus einem Hilfskessel, der im Hafen zur Dampferzeugung diente, und einer elektrischen Anlage mit einem 160 kW-Turbogenerator im vorderen Turbinenraum und drei Dieselgeneratoren (zwei bei T 31 und den folgenden Schiffen) von je 80 kW in einem separaten Raum achtern. Passend zu ihrer Mehrzweckrolle erhielten die Schiffe des Typs 39 eine erheblich schwerere Artilleriebewaffnung als ihre Vorgänger. Die Hauptbewaffnung bestand aus vier 10,5 cm C/32 Schnelladegeschützen in Einzellafetten. Eine stand auf der Back, zwei achtern weit auseinander, und die vierte vor dem achteren Schornstein. Wenn sich hier überhaupt etwas kritisieren lässt, dann die Aufstellung des mittleren Geschützes, denn es hatte nur einen begrenzten Bestreichungswinkel nach Backbord und Steuerbord. Auch die Flak war verstärkt worden. Querab vom achteren Schornstein waren vier 3,7 cm SK C/30 in zwei LC/30 Doppellafetten aufgestellt, und vor dem dritten Geschütz stand überhöht ein Vierling. (T 22 wurde ohne den Vierling fertiggestellt, wurde aber nachgerüstet.) Die Feuerleitung erfolgte über ein 3 m-Basisgerät und ein Feuerleitgerät auf der Brücke, das mit der Artilleriezentrale auf dem Plattformdeck verbunden war. Die Torpedobewaffnung bestand aus G 7 a-Torpedos in zwei Drillingsrohrsätzen; Feuerleitung erfolgte durch ein TZA-2 Zielgerät bei T 22-25 und zwei bei den nachfolgenden Einheiten. Alle hatten stabilisierte Optik. Eine separate Rechenstelle enthielt einen Zeiss-Vorhaltewinkelrechner, einen Zeitschalter zum Schiessen von Fächern und einen vollautomatischen Rechner. Reservetorpedos waren nicht an Bord.

Die Schiffe waren wie üblich zum Minenlegen eingerichtet, allerdings konnte die vorgesehene Minenlast von 60 EMC-Minen (oder 70 Tonnen ohne Minenschienen) bei mehr als Seegang 4 nicht an Bord genommen werden, und dann durfte aus Stabilitätsgründen der Treibölvorrat auf nicht mehr als 50% absinken. Das vierte Geschütz konnte nicht benutzt werden, solange die Minenladung an Bord war. Schliesslich wurde noch eine «mittlere» U-Boots-Abwehrbewaffnung eingebaut; sie bestand aus einem S-Gerät und vier Wasserbombenwerfern.

Alles in allem war der Typ 39 ein guter Wurf; nach Empfehlung der Marineleitung konnten die Boote in Seegebieten eingesetzt werden, in denen mit Luftangriffen zu rechnen war; sie sollten jedoch nicht gegen schnelle Überwasserstreitkräfte eingesetzt werden, da die Boote oft nicht ihre Konstruktionsgeschwindigkeit erreichten und sehr oft ihre liebe Not hatten, 30 Knoten zu machen. Zu der Empfehlung zum Einsatz in luftgefährdeten Seegebieten ist zu sagen, dass die 10,5 cm-Geschütze zwar eine maximale Elevation von 70° hatten, eine wirksame Feuerleitung gegen Luftziele jedoch noch nicht vorhanden war.

Bis Oktober 1939 war geplant, eine grosse Anzahl dieser Boote bauen zu lassen – bis T 60. T 22-30 sollten bei Schichau gebaut werden, T 31-48 bei der Deschimag, und T 49-52 bei der Germaniawerft in Kiel; die Werft für T 53 bis 60 war noch nicht bestimmt. Der Zeitansatz war so, dass T 52 bereits am 1. April 1942 fertig sein sollte. Der Kriegsausbruch warf diese Pläne jedoch über den Haufen; am 6. Oktober wurden T 31 bis 60 annulliert. T 22 bis 30 wurden am 10. November in Auftrag gegeben, aber wieder gab es Probleme wegen Material- und Facharbeitermangels, und die Vergabe von T 30-36 verzögerte sich bis zum 20. Januar 1941.

Bis Juni 1940 hatten sich die Schwierigkeiten derart gehäuft, dass feste Ablieferungsdaten nur für T 22 und T 23 genannt werden konnten. T 22 stellte erst am 28. Februar 1942 in Dienst, und das Boot erreichte erst acht Monate später sein Einsatzgebiet. Drei weitere Einheiten konnten im gleichen Jahr in Dienst gestellt werden, weitere fünf liefen 1943 zu, und sechs 1944, nur sechs Monate vor Kriegsende. Bei der letzten Gruppe gab es aus Gründen der Vereinfachung des Baus einige Änderungen, zum Beispiel fiel der Knickspant vorn weg. Wieder wurde während des Einsatzes nur wenig geändert, da Kriegserfahrungen noch während der Bauzeit berücksichtigt werden konnten. Unter dem «Barbara»-Programm sollte die Flak wie folgt verstärkt werden:

zwei LM/44 2 cm Doppellafetten auf beiden Seiten der Back;
zwei 3,7 cm M/43 Einzellafetten L/43 in den Brückennocken;
zwei 3,7 cm M/42 Doppellafetten an Stelle des achteren Vierlings;
zwei 3,7 cm M/42 Doppellafetten an Stelle der ehemaligen 3,7 cm SK C/30; zwei LM/44 2 cm Doppellafetten an Backbord und Steuerbord achtern, auf den Minenschienen.

Wieder verhinderte die Kriegslage Ende 1944 mehr als nur symbolische Schritte in dieser Richtung; einige Boote fuhren bereits zwei zusätzliche Vierlinge auf den Plattformen des Peildeckes, während andere Besatzungen sich «mit Bordmitteln» behelfen. Dazu kam, dass Anfang 1945 ohnehin nur T 23, T 28, T 33 und T 36 noch existierten. Mindestens ein Boot, entweder T 23 oder T 28, trug auf dem Peildeck 4 cm- oder 3,7 cm-Einzellafetten sowie Doppellafetten an Stelle der 3,7 cm SK C/30 querab vom achteren Schornstein; mindestens eins der beiden anderen Boote hatte weitere leichte Flak in Wannen vor der Brücke montiert.

«FLOTTENTORPEDOBOOT 40»

Das Flottentorpedoboot 40 war in mehr als einer Hinsicht ein exotischer Vogel. Es war ein deutscher Entwurf; der Bau sollte auf Werften ausserhalb des Reichs erfolgen, und der Entwurf glich in nichts irgendeinem vorangegangenen Zerstörer oder Torpedoboot deutscher Herkunft. Seine Entwicklung wurde angeregt durch freie verfügbare Kapazitäten in ausländischen Werften als Folge von deren Besetzung durch die vorrückende deutsche Wehrmacht im Jahre 1940.

In Holland hatten die Werften Rotterdam Droogdok und K.M. de Schelde drei Zerstörer, «Tjerk Hiddes», «Gerard Callenburgh» und «Phillips van Almonde» für die niederländische Kriegsmarine im Bau; ein vierter, «Isaac Sweers», war bereits in Dienst gestellt. Die noch im Bau befindlichen Schiffe wurden von den Holländern versenkt, als ihr Land von der Wehrmacht überrollt wurde; «Gerard Callenburgh» wurde gehoben und für die Kriegsmarine als ZH 1 fertiggestellt (siehe Kapitel 11). Die beiden anderen,

deren Bau noch nicht so weit fortgeschritten war (oder die gründlicher zerstört worden waren), wurden nicht weitergebaut, aber ihre zum Einbau bereitliegenden Turbinen brachte die Kriegsmarine dazu, um diese herum ein Torpedoboot zu entwerfen*. Es lagen zwar nur vier Turbinen bereit, plus eine unbekannt (vermutlich geringe) Anzahl an Reserveturbinen, was insgesamt höchstens für drei oder vier Schiffe ausreichte, aber die Deutschen waren bereit, weitere acht (später 18) Turbinensätze bei der holländischen Maschinenbauindustrie in Auftrag zu geben.

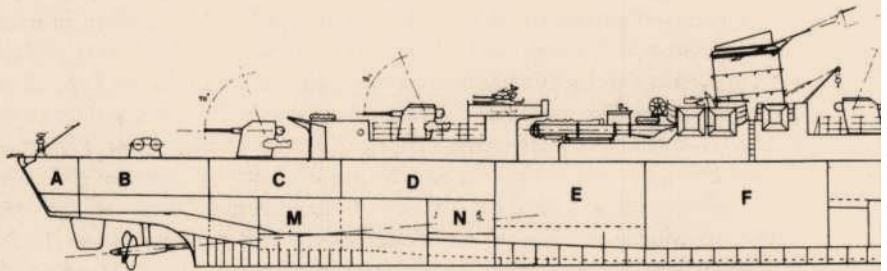
Aussehen, Grösse und Bewaffnung der Boote entsprachen eher einem echten Zerstörer als einem Torpedoboot. Als der Entwurf erstmals erörtert wurde, war zwar gelegentlich vom «Zerstörer 40» die Rede, aber dann setzte die Kriegsmarine die Bezeichnung «Flottentorpedoboot 40» durch. Äusserlich sah der Entwurf einen typischen Zerstörerrumpf mit aufgesetztem Backdeck vor, einen Brückenaufbau nicht unähnlich dem des Typs 34, und überhöhte Geschütze vorn und achtern; in der Tat war der Rumpf nur etwa vier Meter kürzer als der des Typs 34 und genau so breit. Die maximale Verdrängung wurde am 15. April 1943 mit 2'632,33 Tonnen berechnet (zum Vergleich: 3'206,5 Tonnen beim Typ 34 am 7. Juni 1944), und damit handelte es sich um ein Schiff, das erheblich grösser war als die gleichzeitig in Elbing im Bau befindlichen Torpedoboote des Typs 39.

Die Anordnung der inneren Abteilung bot nichts Bemerkenswertes; die Abhängigkeit von holländischen Zulieferern verbot jedoch die Anwendung des Hochdruck-Heissdampfkonzepts. Die drei Kessel, geliefert von Werkspoor, arbeiteten mit 28 kg/cm² bei 380° C und lieferten 70 Tonnen Dampf pro Stunde. Jeder stand in einem separaten Kesselraum; die Rauchabzüge führen deutlich sichtbar in einen einzigen Schornstein. Hinter den Kesseln lagen in den beiden Turbinenräumen je eine 24.750 PS leistende Parsons-Getriebeturbine, ebenfalls von Werkspoor, von denen die vordere wie üblich die Steuerbordwelle antrieb. Die gesamte Antriebsanlage wog 682,53 Tonnen (einschliesslich Öl und Wasser), was ein Leistungsgewicht von 13,79 kg/PS ergab. Die Konstruktionsgeschwindigkeit lag bei 35 Knoten. Ein 160 kW-Turbogenerator von Stork in Hengelo und zwei Werkspoor 80 kW-Dieselegeneratoren vervollständigten die elektrische Anlage.

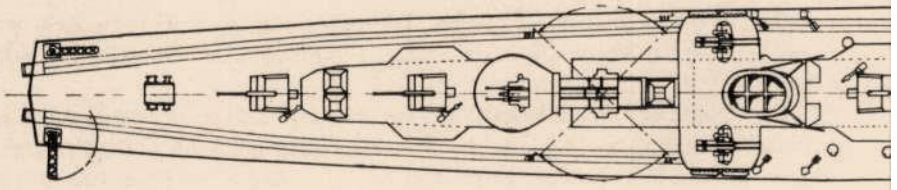
Die Hauptbewaffnung bestand aus vier 12,7 cm C/34 Schnelladekanonen in Einzellafetten; das zweite und dritte Geschütz standen überhöht. Die Feuerleitrichtungen bestanden aus einem 3 m-Basisgerät und einem Feuerleitgerät auf dem Peildeck und einem 4 m-Basisgerät auf dem achteren Schutzdeck vor dem dritten Geschütz. Die Fla-Bewaffnung bestand aus vier 3,7 cm SK C/30 in zwei Doppellafetten querab vom Schornstein und sechzehn 2 cm in vier Vierlingslafetten, zwei auf dem Peildeck und zwei mittschiffs zwischen den Torpedorohren.

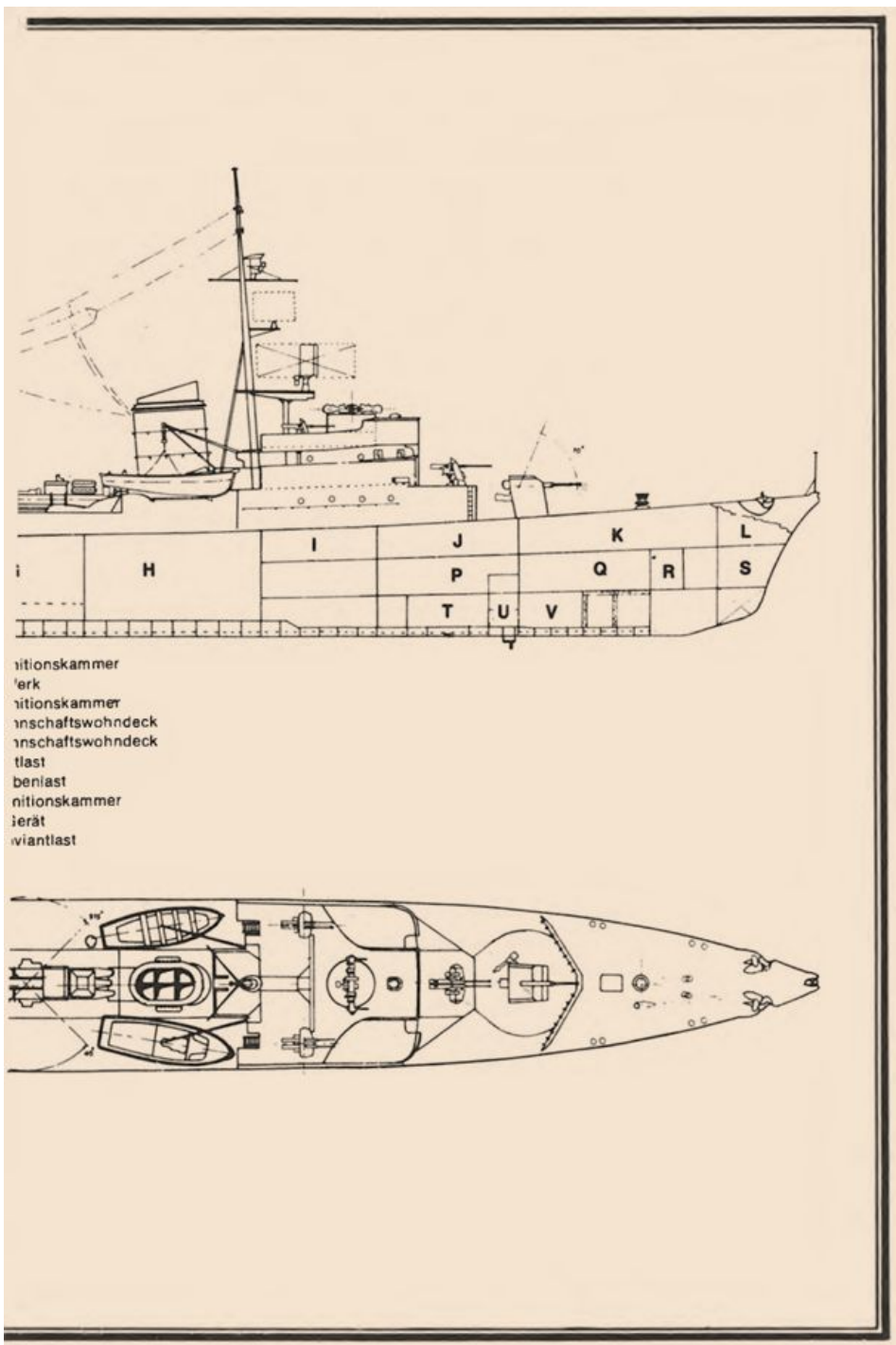
Anm.d.Übers.: Vielleicht liess man sich hier vom Vorbild aus dem 1. Weltkrieg leiten, als die Kaiserliche Marine um die in Deutschland bestellten Turbinen für russische Zerstörer herum die grossen Torpedoboote B 97, B 98, V 99, V 100 und B 109-112 bauen liess. Diese waren wohl die kampfstärksten deutschen Torpedoboote des 1. Weltkrieges.

T 37-42 (Torpedoboot Typ 41), Seitenriß und Decksplan



- A Toiletten
- B Mannschaftswohndeck
- C Uffz.-Messe
- D Offizierswohnräume
- E Turbinenraum 1
- F Kesselraum 1
- G Turbinenraum 2
- H Kesselraum 2
- I Heizerwohndeck
- J Mannschaftswohndeck
- K Mannschaftswohndeck
- L Lasten





Die Torpedobewaffnung bestand aus acht G 7 a-Torpedos in zwei hydraulisch betätigten Vierlings-Rohrsätzen, jeder mit seiner eigenen Feuerleinrichtung. Die übliche umfangreiche Torpedo-Feuerleitung bestand aus den mit der Rechenstelle gekoppelten Zielgeräten; wieder gab es keine Reservetorpedos. Die Planungsarbeiten gingen so schnell voran, dass die ersten acht Einheiten, T 61 bis 68, am 19. November 1940 bestellt werden konnten; vier weitere, T 69-72, folgten am 3. Mai 1941, und zwölf weitere, T 73-84, wurden am 27. August 1941 geordert. Letztere verteilten sich wie folgt: Wilton, Fijenoord (T 73-75), Rotterdam Droogdok (T 76-78), K.M.de Schelde (T 79-81) und Nederlandse Dok (T 82-84). Trotz der frühen Auftragsvergabe kam keins der Schiffe mehr in Dienst. Der Bau wurde von den Holländern unter den lächerlichsten Vorwänden verzögert und behindert, aber es ist auch möglich, dass die Schiffe eine niedrige Priorität genossen, da holländische Werften während des Krieges eine grosse Anzahl Minensuchboote an die Kriegsmarine ablieferten (allein 60 von 131 Booten des Typs 40). Bis April 1942 waren Stahl und Maschinen für die ersten zwölf vorhanden bzw. in Vorbereitung, aber es waren erst zwei auf Kiel gelegt worden, und nur einer hatte Fortschritte gemacht. Der Bau der anderen wurde durch Mangel an Messing, Kupfer und Aluminium aufgehalten. Angeblich wurden bis Ende 1942 acht von zwölf Schiffen angefangen, aber im Herbst 1944 waren lediglich vier zur Fertigstellung im gleichen Jahr vorgesehen: T 65 im Oktober, T 61 im November, und T 63 und T 67 im Dezember. Der Rest sollte 1945 (T 62, T 64, T 66 und T 70) und 1946 (T 68, T 69, T 71 und T 72) fertig werden; T 73-84 wurden nicht weitergebaut.

Nur von T 61, T 63 und T 65 ist bekannt, dass sie wirklich vom Stapel gelaufen sind (wenn auch T 67 ebenfalls vom Stapel gelaufen sein muss, wenn es im Dezember 1944 fertig sein sollte). Dies geschah zu einem Zeitpunkt, als die Alliierten bereits in Frankreich gelandet waren, und die Lage der Deutschen in Holland war offensichtlich prekär. Folglich wurde beschlossen, die drei am weitesten vorangekommenen Einheiten in Deutschland fertig zu bauen, und es wurden Vorbereitungen getroffen, die Rümpfe nach Deutschland zu schleppen. Zwei, T 63 und T 65, wurden erfolgreich eingebracht, aber der dritte, T 61, wurde vor den Westfriesischen Inseln von Beaufighters der 143. Staffel der RAF erwischt und versenkt. T 63 und T 65 wurden zur Fertigstellung bei Schichau nach Elbing geschleppt, aber wieder wurde ihre Fertigstellung unterbrochen, diesmal durch die heranrückende Rote Armee. Am 21. Januar 1945 wurden mehrere unfertige oder unbrauchbare Rümpfe, darunter die von T 63 und T 65, zum Abschleppen vorbereitet, und am folgenden Tag wurde T 65 über Pillau nach Danzig geschleppt; T 63 folgte wenig später. Beide Schiffe sollten bei der Deschimag fertiggebaut werden und wurden in das Notprogramm aufgenommen, aber es half alles nichts: das Paar erreichte zwar noch Wesermünde, wurde aber nicht weitergebaut. Beide wurden bei der Kapitulation von den Alliierten erbeutet und vor dem Skagerrak versenkt; T 63 ging am 31. Dezember 1946 unter.

STÄRKERE TURBINEN

Es war schon die Rede von der Absicht, vom Typ 39 eine grössere Anzahl Boote zu bauen, und dass dieses ehrgeizige Programm durch den Kriegsausbruch stark gekürzt wurde. So kam es, dass erst Ende 1942 eine Ausweitung des Torpedobootprogramms (in heimischen Wefen) in Angriff genommen wurde. Natürlich waren die Planungsarbeiten in der Zwischenzeit weitergegangen, mit dem Ergebnis, dass ein verbesserter Typ 39 unter der Bezeichnung Typ 41 vorgestellt wurde. Es handelte sich um eine geringfügige Vergrösserung des vorangegangenen Entwurfs mit einer Länge in der Wasserlinie von 102 m (d.h. 5 m mehr) und einer maximalen Verdrängung von 2'190 Tonnen. Äusserlich unterschied sich der Entwurf nur wenig vom Typ 39; durch die grössere Länge konnte zwischen der Brücke und dem ersten Geschütz ein zusätzliches Decks- haus eingeschoben werden, auf dem eine zusätzliche 3,7 cm SK C/30 Doppellafette aufgestellt werden konnte.

Der grösste Unterschied zum Typ 39 bestand jedoch darin, dass zur Erreichung einer Höchstgeschwindigkeit von 34 Knoten die Turbinenleistung auf 40.000 PS erhöht worden war. Angesichts der Mängel des Typs 39 konnte man damit eine Seegeschwindigkeit von 31 Knoten erwarten; die Marineführung sah in dieser Klasse eine ähnliche Verbesserung gegenüber dem Typ 39, wie die Zerstörer des Typs 36 es gegenüber dem Typ 34 gewesen waren.

Die Feuerleitung war weiterhin dem 3 m-Basisgerät vorn zusammen mit dem Zielgerät auf dem Peildeck anvertraut, aber bei der Torpedobewaffnung gab es gegenüber dem Typ 39 einige Veränderungen. Es wurden zwei TZA 2-Zielgeräte eingebaut, diese waren aber nicht mehr stabilisiert. Es war jedoch beabsichtigt, nachträglich ein stabilisiertes Periskopvisier mit Klarsichtscheibe einzubauen, sobald diese lieferbar waren. Die Torpedorechenstelle wurde vereinfacht; die automatische Feuerkontrolle entfiel, allerdings war vorgesehen, später eine halbautomatische einzubauen. Schliesslich wurden die Drillingsrohrsätze elektrisch anstatt hydraulisch gerichtet.

Ursprünglich war beabsichtigt, nach diesen Plänen sechs Einheiten bauen zu lassen, und im August 1941 wurden bei Schichau die Turbinen bestellt. Die Schiffe selbst wurden dagegen erst am 25. November 1942 als Baunummer 1538-1543 in Auftrag gegeben. Mitte 1944 war zu erwarten, dass das erste Boot, T 37, am 30. Dezember 1944 fertig sein würde, und das letzte, T 42, am 17. Juli 1945; die anderen Boote sollten in vier- bis sechswöchigen Abständen in Dienst stellen. Im Herbst des gleichen Jahres hatten sich jedoch die Bauarbeiten um zwei bis drei Monate verzögert, und die Fertigstellung von T 37 wurde nun erst für Februar 1945 erwartet. Zu dieser Zeit war Ostpreussen, wo die Schichau-Werke lagen, schon durch die vorrückende Sowjetarmee bedroht, und durch die allgemeine Lage sowie Stromausfall und Mangel an Arbeitskräften wurden dort am 22. Januar alle Arbeiten eingestellt. T 37, T 38 und T 39 sowie andere kurz vor der Fertigstellung stehende Einheiten wurden Ende Januar aus Elbing abgeschleppt; T 40, das später abgeschleppt wurde, lief am 12. März bei Brösen auf Grund. Es wurden zwar Bergungsversuche unternommen, aber das Boot konnte nicht mehr abgeschleppt

werden und wurde an Ort und Stelle gesprengt. Von den anderen drei hatte T 38 erst ein Getriebe erhalten und konnte ohne Kessel und Turbinen nicht fertiggestellt werden, so dass schliesslich nur T 37 am 9. März in das Notprogramm des OKM aufgenommen wurde. Auch T 39 wurde nie fertiggestellt, und alle Boote wurden von den Alliierten 1946 versenkt.

Am 12. Juni 1943, etwa sechs Monate nach der ersten Serie, wurden sechs weitere Boote, T 43-T 48 bestellt, und vier weitere folgten am 11. Januar 1944; die Baunummern waren 1636-1641 und 1717-1719. Diese zweite Serie unterschied sich kaum von der ersten; wichtigste Neuerung war der Einbau eines Flakleitgeräts M/42 für die Hauptbewaffnung, die wieder aus vier 10,5 cm SK/C 32 Geschützen bestehen sollte (wegen Materialmangels sollten vorübergehend vier 10,5 cm SK C/30 eingebaut werden). Die schwere Flak sollte aus den neuen 3,7 cm M/42 bestehen, aber die Rohrzahl blieb unverändert. Der Bau dieser Boote kam nicht mehr voran, und wahrscheinlich wurden, wenn überhaupt, bis Kriegsende nur noch wenige begonnen*.

GEGENSÄTZLICHE AUFFASSUNGEN

Nach der Auftragsvergabe für die Boote des Typs 41 wurden die Pfade der deutschen Torpedobootsentwicklung etwas verschlungen, und keiner der folgenden Entwürfe wurde jemals fertig. Bei einer Konferenz in Berlin Ende Oktober 1942 wurden zwischen dem OKM und verschiedenen Stabsabteilungen ein neuer Entwurf unter der Bezeichnung «Torpedoboot 42» diskutiert. Überraschenderweise waren keine Vertreter des Führers der Zerstörer oder des Flottenkommandos anwesend. Als dann Einzelheiten zur Zerstörerwaffe durchdrangen, war die Entwurfsskizze nicht nach dem Geschmack von Konteradmiral Bey, dem FdZ, denn das Schiff sollte etwa so gross wie ein Zerstörer werden, etwa 2'500 Tonnen (d.h. etwa so gross wie der Zerstörertyp 34), und ausserdem Dieselantrieb haben. Offenbar hatte man entschieden, dass die Hochdruck-Heissdampfananlagen aufgegeben werden und in Zukunft alle Zerstörer und Torpedoboote Dieselantrieb haben sollten. Die unfreundlichen Kommentare des FdZ lassen sich folgendermassen zusammenfassen:

1. Zu geringe Geschwindigkeit,
2. ein Geschütz weniger als der Zerstörertyp 34,
3. Zwei Torpedos weniger als der Typ 34,
4. der Aktionsradius (6'000 sm) ist für ein Dieselschiff zu gering.

Die Diskussion schleppte sich dahin, und im Mai 1943 wurde der Entwurf als «Flottentorpedoboot 42» bezeichnet; dazu war ein weiterer Entwurf, das «Flottentorpedo-

Anm.d.Übers.: Laut Gröner wurde T 51 annulliert, alle anderen Boote aber noch begonnen, und T 43, T 44 und T 45 liefen sogar noch vom Stapel. Sie wurden bei der Räumung Elbings gesprengt.

boot 43», gekommen, was eine Parallelentwicklung bedeutete. Letzteres wurde auch als «übergrosses Torpedoboot» (1'600 Tonnen) bezeichnet. Bei einer weiteren Konferenz in Berlin am 1. Mai 1943, an der Vertreter der SKL, des FdZ und von Admiral Dönitz teilnahmen, wurden die neuen Entwürfe weiter besprochen. Das Ergebnis war unentschieden, denn die Gespräche wurden mit der Begründung abgebrochen, dass die technischen Fakten und die Forderungen der Flotte einen Übergang zum Dieselantrieb nicht rechtfertigten. Danach verschwinden die Flottentorpedoboote 42 und 43 aus den Akten; ersteres mag angesichts seiner Grösse zur Entwicklungsgrundlage für den Zerstörer 42 geworden sein.

Ende 1943 war die Fortsetzung des Torpedobootprogramms auf eine Modifikation des Types 41 hinausgelaufen, die als Typ 41A bekannt wurde. Über die Einzelheiten des Entwurfes ging die Debatte jedoch weiter, denn der FdZ forderte in erster Linie Geschwindigkeit, Seetüchtigkeit und Aktionsradius, während die SKL darauf bestand, dass die bisherigen Einsätze gezeigt hätten, dass Feuerkraft das Entscheidende war. Bei einer Reihe von Konferenzen im November und Dezember 1943 wurde versucht, die gegensätzlichen Meinungen ausdiskutieren. Der SKL-Entwurf mit sechs 10,5 cm KM/44-Geschützen in drei Doppeltürmen sah ein Zuwachs an Tonnage um 61,7 Tonnen vor, der sich wie folgt aufschlüsselte:

- Rumpf 12 Tonnen
- Geschütze 42 Tonnen
- Hilfsmaschinen 2 Tonnen
- Besatzung 4,4 Tonnen
- Verschiedenes 1,2 Tonnen

Das Problem war, ob dieser Gewichtszuwachs bei der Bunkerkapazität oder durch gewichtssparende Bauweise eingespart werden sollte. Dazu kam, dass der SKL-Entwurf einen Geschwindigkeitsverlust von einem halben Knoten vorsah.

Der Führer der Zerstörer sah indessen die Sache anders. Er wollte ein Fahrzeug von etwa der gleichen Grösse wie das Torpedoboot 39, aber mit der neuen Illies-Schichau-Antriebanlage von 52.000 PS, von der er behauptete, dass sie bei Schichau zu 90% fertiggestellt sei; diese zusätzliche Leistung war ohne zusätzlichen Gewichts- und Raumbedarf möglich. Es wurde schon gesagt, dass er grossen Wert auf hohe Geschwindigkeit legte (möglichst 38 bis 39 Knoten) – eine Ansicht, die sich bald durch die Ereignisse in der Biskaya bestätigen sollte. Was die Bewaffnung betraf, so war er mit je einem Doppelturm vorn und achtern zufrieden.

Die Konferenz lehnte Admiral Beys Vorschläge ab, hauptsächlich mit der Begründung, dass der Übergang zu den 52.000 PS-Maschinen das 40.000 PS-Programm durcheinanderbringen würde, dass die Material- und Arbeitskräftelage unsicher war, und dass der Einsatz unerprobter Maschinenanlagen zu riskant war; es wurde beschlossen, 42.000 PS-Maschinen und drei 10,5 cm-Doppeltürme einzubauen. Dieser Entwurf sollte, beginnend mit T 52, in Bau gegeben werden.

Ein Jahr später, im Januar 1944, wurde wieder diskutiert, aber eine Auftragsvergabe stand immer noch nicht bevor. Bei einer weiteren Konferenz am 22. waren die Dinge immerhin so weit gediehen, dass vergleichende Skizzen für sowohl die alte 40.000 PS-Anlage als auch für die neuen 52.000 PS-Illies-Maschinen vorbereitet werden sollten, aber die Forderung des FdZ nach Wegfall des dritten Doppelturms zugunsten höherer Geschwindigkeit wurde erneut abgelehnt. Dann sorgte Korvettenkapitän Kopenhagen für einige Aufregung, als er ankündigte, dass er bei Besprechungen mit den Direktoren von Schichau informiert worden war, die Werft habe einen neuen Entwurf für ein kleines Torpedoboot mit nur vier Geschützen, der Reichweite des Typs 39 und einer garantierten Geschwindigkeit von 38 Knoten vorbereitet – die Ähnlichkeit mit den im Jahr zuvor gestellten Forderungen des FdZ war verblüffend. Admiral Machens, der Vorsitzende, bat dann die Vertreter der SKL und des Flottenkommandos, ihre Forderungen klar zu formulieren. Dabei kam Folgendes heraus:

1. Höchstgeschwindigkeit 38 Knoten bei 75% der Maximalverdrängung;
2. Eine 10,5 cm-Doppellafette vorn, zwei Einzellafetten achtern (eine Doppellafette sollte nur bei Platzproblemen zur Anwendung kommen);
3. Sechs 3 cm-Doppelflak;
4. Feuerleitradar vorn, taktisches Radar achtern;
5. Artilleriezielgerät vorn;
6. Kein Mast;
7. Vier Wasserbombenwerfer;
8. Minensucheinrichtung.

Entwurf und Konstruktion sollten möglichst weitgehend vereinfacht werden.

Am 9. Februar wurde auf einer Folgekonferenz die Debatte weitergeführt. Hier wurde festgestellt, dass 36 Knoten mit 40.000 PS in einem kleinen Rumpf erzielt werden konnten, 38 Knoten aber nur in einem leicht gebauten Rumpf, was offensichtliche Gefahren in sich barg; die neue 52.000 PS-Anlage konnte in den Typ 41A nicht installiert werden. Die Entwurfsarbeiten sollten weitergehen mit dem Ziel, die Illies-Anlage in einen modifizierten, stärkeren Rumpf einzubauen, unter Inkaufnahme eines Geschwindigkeitsverlustes von einem viertel bis einem halben Knoten. Wieder wurde keine Entscheidung getroffen, aber wenig später wurde der Typ 41A durch den kleineren, von Korvettenkapitän Kopenhagen erwähnten Typ ersetzt. Anscheinend hatte sich der Führer der Zerstörer endlich durchgesetzt.

DER LETZTE ENTWURF

Nachdem man so lange mit dem vorigen Entwurf schwanger gegangen war, wurde seine Weiterentwicklung, der Typ 44 (T 52-57) relativ schnell in Angriff genommen. Für ihn wurde die neue Illies-Anlage vorgesehen, die folgende Vorteile hatte:

1. Alle Hilfsmaschinen waren elektrisch angetrieben (einfache Dreiphasen-Motoren) und waren daher von der Dampferzeugung unabhängig;
2. Vor allem bei niedrigen Geschwindigkeiten wirtschaftlicher (z.B. Dampfdruck bei 25 Knoten nur 19 kg/cm²);
3. Vereinfachte Wartung der Hilfsmotoren.

Das Schiff selbst hatte ungefähr die Abmessungen des Typs 39. Es wurden zwei Entwurfsskizzen gefertigt, «A» und «B», die sich nur dadurch unterschieden, dass «A» 2 m länger (und etwas breiter) war, zwei 3 cm-Geschütze mehr hatte und um einen viertel Knoten langsamer lief. Bei «A» stand die Hauptbewaffnung in einer Doppellafette vorn und zwei Einzellafetten achtern, während «B» je eine Doppellafette vorn und achtern vorsah. Bei einer Maximalverdrängung von 1821 Tonnen trugen die Boote vier 10,5 cm SK C/32, acht 3 cm Flak 44 und sechs Torpedorohre und liefen 37,25 – 37,5 Knoten. Die schwere Flakbewaffnung war ein Schritt in die richtige Richtung, und auch die 10,5 cm-Geschütze waren flugabwehrtauglich; auch ein Flakleitgerät war vorgesehen.

Bei einer Konferenz am 28. März 1944 zwischen Vertretern der SKL, der Flotte und dem Konstruktionsamt wurden die letzten Einzelheiten festgelegt. Grossadmiral Dönitz befahl, dass «der Typ 44 nach den diskutierten Entwurfsskizzen gebaut werden soll, und alle interessierten Parteien sollen sich um schnelle Fertigstellung bemühen.» Am gleichen Tag wurden bei Schichau sechs Einheiten zur Fertigstellung zwischen dem 15. September 1946 (T 52) und demi. Mai 1947 (T 57) bestellt. Es überrascht nicht, dass zu diesem Zeitpunkt des Krieges keines der Boote mehr begonnen wurde. Dieser Typ blieb der letzte, für den ernsthafte Bauvorbereitungen getroffen wurden.

4 Bewaffnung

Die Bewaffnung der Zerstörer der Typen 34, 34 A und 36 war identisch und zur Bekämpfung von See-, Luft- und Unterwasserzielen ausgelegt; ihre Hauptaufgabe war allerdings der Angriff gegen Überwasserschiffe mit Geschützen und Torpedos. Das taktische Denken der Deutschen betonte Letzteres, und mit Ausnahme der Gefechte um Narvik errangen die deutschen Zerstörer die meisten Erfolge mit Torpedos oder Minen. Es war die Absicht der Kriegsmarine, britischer und französischer Quantität deutsche Qualität gegenüber zu stellen, und aus diesem Grund wurde die Bewaffnung der neuen Schiffe sehr sorgfältig geplant. Zeitgenössische britische Zerstörer waren ausnahmslos mit dem 4,7 Zoll (12 cm)-Einheitsgeschütz bewaffnet, während ihre französischen Kollegen 13 cm-Geschütze und die grösseren «contre-torpilleurs» sogar 13,8 cm-Geschütze trugen. Im letzten Jahr des Ersten Weltkrieges hatte die Kaiserliche Marine bei der Torpedobootswaffe ein Geschütz von extrem schwerem Kaliber eingeführt, die 15 cm-Utof, aber die damit ausgerüsteten Boote, S 113 und V 116, waren zunächst nicht besonders erfolgreich, da ihre Seeigenschaften durch das Gewicht der Geschütze unzulänglich waren. Diese Erfahrung führte wahrscheinlich dazu, dass für die neuen Entwürfe nicht das 15 cm-Kaliber gewählt wurde; andererseits war das eingeführte Torpedobootsgeschütz vom Kaliber 10,5 cm viel zu leicht. Daher wurde die Einführung eines neuen Kalibers, 12,7 cm, beschlossen; damit waren die neuen Schiffe den britischen sowohl an Kaliber als auch an Rohrzahl – es sollten fünf Geschütze zur Aufstellung kommen – überlegen, und auch im Vergleich zu den mit 13 cm-Geschützen bestückten französischen Zerstörern hatte man ein Rohr mehr.

Die neue Waffe wurde 1930 entwickelt und die Produktion der Firma Rheinmetall-Borsig in Düsseldorf übertragen. Die Produktion lief schnell an, und schon 1932 konnten sechs dieser Geschütze in See erprobt werden; sie wurden dazu vorübergehend auf den Torpedobooten «Luchs» und «Leopard» (Typ 24) aufgestellt. Da sie genau an Stelle der normalerweise vorhandenen 10,5 cm-Geschütze standen, lieferte die Erprobung wertvolle Daten, und die Serienausführung der Geschütze war 1934 zum Einbau in die neuen Zerstörer lieferbar.

Das neue Geschütz bekam die Bezeichnung 12,7 cm SK C/34 (SK = Schnelladekanone) und hatte eigentlich ein Kaliber von 12,8 cm bei einer Rohrlänge von 45 Kalibern. Es hatte einen Fallkeilverschluss und verschoss eine 28 kg schwere Granate mit einer 16 kg schweren, separat geladenen Hülsenkartusche. Sprenggranaten hatten

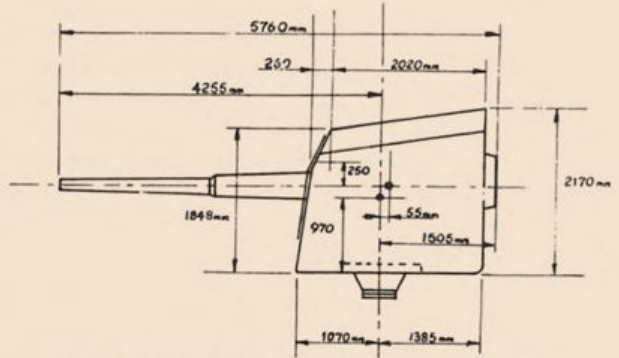
Kopfzünder mit oder ohne Verzögerung. Bei einer Mündungsgeschwindigkeit von 830 m/sec konnte eine maximale Schussweite von 17.400 m erreicht werden.

Das Geschütz lag in der Zentral-Drehzapfenlafette C/34 und hatte einen offenen Splitterschutzschild aus 8 mm Panzerstahl Wsh zum Schutz der zehnköpfigen Bedienung. In der Frontseite des Schildes befanden sich zwei grosse Luken für den Höhen- und Seitenrichtschützen. Die Höhen- und Seitenrichtung erfolgte mechanisch, aber das Laden musste von Hand erfolgen. Theoretisch lag die Schussfolge bei 18 bis 20 Schuss pro Minute, aber in der Praxis schaffte eine gute Geschützbedienung 15 bis 18; da aber in den Magazinen pro Geschütz nur 120 Schuss lagen, war bei dieser Schussfolge genug Munition für nur sieben Minuten Dauerfeuer vorhanden. (Diese magere Dotierung steht in interessantem Gegensatz zur britischen Praxis. Die britische Admiralität hielt die üblichen 200 Schuss pro Geschütz für ausreichend für 35 Minuten Dauerfeuer, und bei späteren Entwürfen wurde die Dotierung sogar auf 250 Schuss erhöht.) Unter Einsatzbedingungen und im Gefecht fiel die Schussfolge aber wahrscheinlich sehr ab, vor allem im Nordmeer, wo Eis, schwere See und schlechte Sicht das Schiessen stark behinderten. Trotzdem verschossen diese Zerstörer bei mehreren Gelegenheiten über zwei Drittel ihrer Munition im Verlauf von sehr kurzen Gefechten.

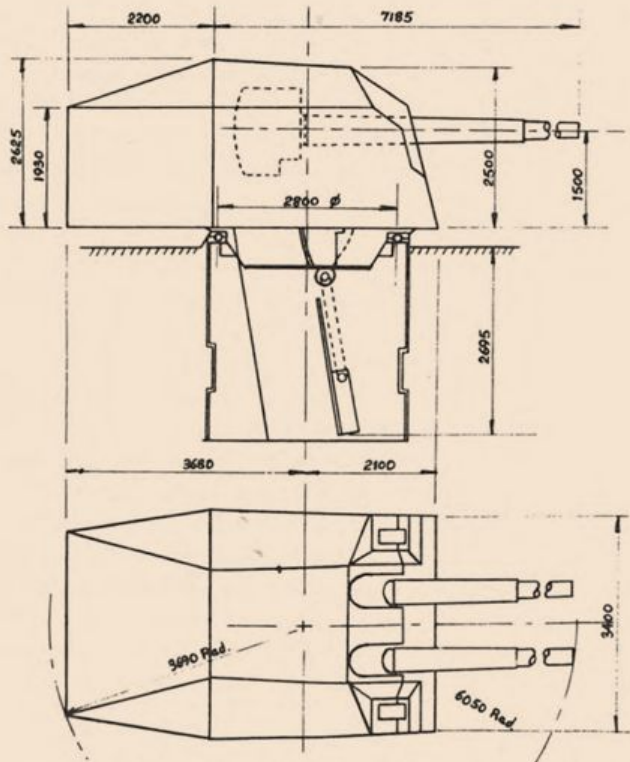
Das 12,7 cm-Geschütz war grundsätzlich eine Seezielwaffe mit einer maximalen Elevation von nur 30°, aber gelegentlich wurde es auch zum Sperrfeuer gegen angreifende Flugzeugverbände eingesetzt, wobei spezielle Geschosse verwendet wurden. Die fünf Geschütze wogen je 10.220 kg; das zweite und vierte Geschütz standen überhöht hinter bzw. vor dem ersten und fünften. Die Munitionsversorgung erfolgte durch vier Magazine, je zwei vorn und achtern. Das erste und zweite Geschütz wurden aus den Magazinen Nr. 1 und 2 versorgt; elektrische Munitionsaufzüge gingen aus den Magazinen in die Umladekammern unter dem vorderen Schutzdeck und hinter dem zweiten Geschütz. Das dritte und vierte Geschütz auf dem achteren Schutzdeck wurden aus Magazin Nr. 3 durch Aufzüge in die Steward-Messe auf dem achteren Geschützdeck versorgt, und das fünfte Geschütz erhielt seine Munition aus dem Magazin Nr. 4 durch einen Umladeraum am hinteren Ende des achteren Schutzdecks. Für jedes Geschütz gab es Haupt- und Reserveaufzüge. In den Magazinen, die nicht entlüftet waren, lagen die Granaten und Kartuschen in Behältern, die von Holzbrettern gebildet wurden, die in vertikalen Stahlträgern aufgehängt waren. Als Sicherheitsmassnahme wurden im Gefecht alle Ventilatoren abgeschaltet und Schieber und Ventile geschlossen; allerdings konnte der Rollenoffizier in einem langen Gefecht die Leckwehr anweisen, das Lüftungssystem zu öffnen, wenn er dies für nötig hielt.

ERNSTLICHE SCHWIERIGKEITEN

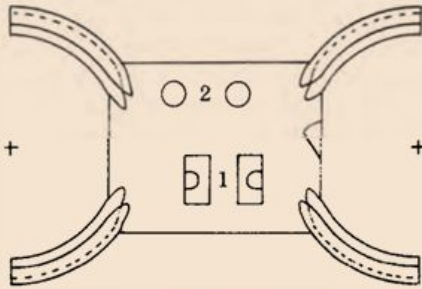
Nach der Fertigstellung von 22 Schiffen mit 12,7 cm-Geschützen wurde die schicksalsschwere Entscheidung getroffen, bei dem nachfolgenden Typ 36A mit dem Geschützkaliber auf 15 cm zu gehen. Geschütze dieses Kalibers waren am Ende des 1. Weltkriegs



12,7 cm SK C/34 auf Zentralpivotlafette C/34

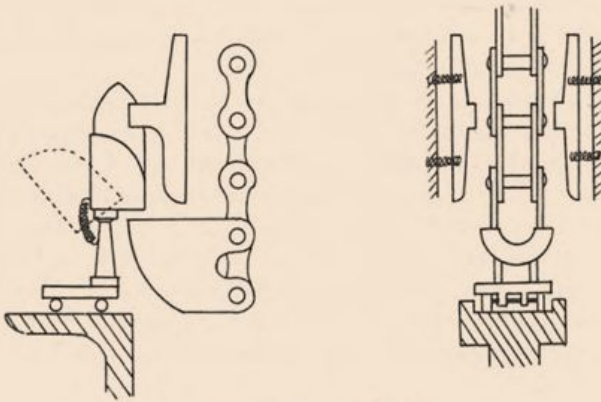


15 cm-Doppelturm LC/38 – Seitenriß und Aufsicht

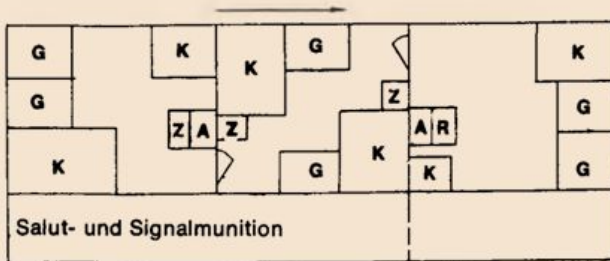


Munitionsumladerraum, Typ 36, für das 3. und 4. Geschütz

1 Hauptmunitionsaufzug, 2 Notaufzug



Munitionsaufzüge, Typ 36



K Kartuschen, Z Zünder, R Ablagerost, A Aufzug, G Geschöß

Munitionskammer, Typ 36

ges kurz erprobt worden, und eine neue Waffe mit der Bezeichnung 15 cm TBK C/36 (ebenfalls eine Rheinmetall-Borsig-Entwicklung) wurde Ende der 30er Jahre in Auftrag gegeben. Prototypen wurden kurz vor Ausbruch des Zweiten Weltkrieges auf «Bruno Heinemann» in See erprobt. Ursprünglich wurden sie nur in Zentraldrehlafetten mit offenen Schilden (LC/36) geliefert, und je vier davon wurden auf den ersten Booten des Typs 36A installiert. Das Geschütz vor der Brücke stand auf einem niedrigen Podest, auf dem der Doppelturm installiert werden sollte, sobald die Produktionsschwierigkeiten behoben waren. Diese Waffe feuerte ein Geschoss von 45 kg – dem doppelten Gewicht der 12,7 cm-Granate –, wurde aber immer noch von Hand geladen. Die Treibladung befand sich, wie auch bei der 12,7 cm, in einer Messingkartusche und wog 23,5 kg. Das Ende der Kartusche war konisch und mit Messingfolie bezogen, um Beschädigungen beim Laden zu vermeiden. Die Einzellafetten mit Schutzschilden wogen je 16.100 kg, d.h. etwa sechs Tonnen mehr als die 12,7 cm, so dass Z 23 bei seiner Indienststellung mit nur einem Geschütz auf der Back nur durch die Kalibersteigerung ein Mehrgewicht von 13 Tonnen trug; dazu kamen 7 Tonnen Mehrbelastung durch die schwereren Granaten und Kartuschen, die allerdings tiefer im Schiff lagen als bei den Vorgängertypen.

Trotz dieser Probleme wurde die Schlagkraft der Zerstörer durch das 15 cm-Geschütz enorm erhöht, und die Schussweite war etwa 30% grösser als die der 12,7 cm. Die Einzellafette LC/36 hatte einen Höhenrichtbereich von + 30 bis -10° und war damit auch keine Mehrzweckwaffe, obwohl sie natürlich auch zum Schiessen von Sperrfeuer eingesetzt werden konnte und auch wurde. Leider hatte das Fehlen einer mechanischen Ladevorrichtung zur Folge, dass die Feuergeschwindigkeit niedriger war und von der Geschützbedienung unmenschliche Anstrengungen verlangt wurden, selbst unter idealen Bedingungen; die Auswirkungen auf die Feuergeschwindigkeit bei rauher See oder Vereisung im Nordmeer kann man sich denken.

Bei guten Bedingungen war die Feuergeschwindigkeit auch von den Munitionsaufzügen abhängig. Jedes Geschütz hatte einen Haupt- und einen Reserve-Munitionsaufzug; die Hauptaufzüge waren paternosterähnliche Kettenaufzüge und konnten sieben bis acht Schuss pro Minute fördern. Jeder Hebekopf konnte eine Granate oder Kartusche aufnehmen, die mit dem Bodenstück nach unten in einen kippbaren «Eimer» gesetzt und dann in den Aufzug geschoben wurde, wobei sie gleichzeitig senkrecht gestellt wurde. Hier wurde sie von dem Hebekopf aufgenommen, der durch einen Schlitz im Boden des «Eimers» eingriff. Oben kam das Geschoss bzw. die Kartusche gegen eine Sperrklinke, seine Spitze wurde von Hand aus dem Aufzug gezogen, und das Geschoss bzw. die Kartusche glitt dann auf ein Gummipolster. Die Aufzüge endeten in Umladekammern hinter bzw. vor jedem Geschütz. Jeder Umladeraum hatte in den Ecken an Backbord und Steuerbord Luken, durch die die Geschosse und Kartuschen aufhalbkreisförmige Ablagen geschoben werden konnten, die bis etwa Rot und Grün 90 um das Geschütz herumreichten. Eine untere Luke war für Granaten, die obere für Kartuschen, und beide hatten unter Federdruck stehende Klappen an der Aussenseite. Bei

dem 15 cm-Doppelturm endete der sich drehende Teil auf dem zweiten Deck über dem Magazin, und von hier förderten zwei Schrägaufzüge die Munition in den eigentlichen Turm. Für jede Einzellafette waren zehn Schuss als Bereitschaftsmunition in den Umladekammern gelagert; desgleichen waren auch im Doppelturm zehn Schuss verstaut. Die Kartuschen waren einzeln in Aluminiumhüllen verpackt und in offenen Kästen aus verzinktem Stahlblech gestaut.

Trotz der Erprobung vor dem Krieg gab es bei den in die Zerstörer eingebauten 15 cm-Geschützen aus der Serie erhebliche Probleme, von denen manche den ganzen Krieg hindurch nicht gelöst wurden. Die ernstesten Schwierigkeiten erhoben sich jedoch mit dem Einbau des 15 cm-Doppelturms, der vor der Brücke aufgestellt wurde und gegenüber der Aufstellung von zwei überhöht angeordneten Einzellafetten Toppgewicht sparen sollte. Leider trat jedoch das Gegenteil ein. Die schwersten Nachteile des Turms traten erst Anfang 1942 zu Tage, nachdem Produktionsprobleme seine Frontreife verzögert und dazu geführt hatten, dass die meisten Schiffe des Typs 36A zunächst ohne ihn in Dienst gestellt wurden. Der Turm mit der Bezeichnung C/38 «Leichtbau» wog 60,5 Tonnen (fast doppelt so viel wie zwei Einzellafetten) und hatte katastrophale Auswirkungen auf die ohnehin schon schlechten Seeigenschaften der deutschen Zerstörer. Aktive Zerstöreroffiziere waren äusserst verstört, und manche äusserten sich ziemlich ätzend über seine «Vorzüge», vor allem über die Bezeichnung «Leichtbau-Turm». Er war wirklich ein Leichtbauturm, denn die zuvor auf den Schlachtschiffen aufgestellten 15 cm-Doppeltürme waren erheblich schwerer. Zum Beispiel wog der 15 cm LC/34 Doppelturm an Bord der «Scharnhorst» 120 Tonnen, während die Türme der «Bismarck» zwischen 108 und 116,25 Tonnen auf die Waage brachten, je nach Barbettenhöhe und Entfernungsmesser-Bauart. Die Gewichtseinsparung ergab sich in erster Linie durch die erhebliche Reduzierung der Panzerdicke; die Türme der Schlachtschiffe hatten Stirnpanzer von 100 bis 140 mm und Seitenpanzer von 60 mm.

Der LC/38-Turm war massiv und geräumig; die Seitenrichtung erfolgte elektrisch, die Höhenrichtung hydraulisch. Fernbedienung war nicht vorhanden. Die beiden Rohre lagen in gemeinsamer Wiege und konnten daher nicht unabhängig voneinander in der Höhe gerichtet werden. Sie hatten konventionelle Gleitkeilverschlüsse und wurden elektromagnetisch abgefeuert; das Laden erfolgte von Hand, eine Lademulde war nicht vorhanden. Der Seiten- und Höhenrichtschütze erhielten ihre Anweisungen wie in der Royal Navy über Richtungsweiser und hatten separate Sitze für freies Schiessen, wofür es Entfernungsmesser- und Vorhalteanzeiger gab; eine Zündereinstelluhr gab es nicht. Unter dem Turm lag die Umladekammer. Die Granaten und Kartuschen kamen hinten stehend an und wurden dann von Hand in den zweiten Aufzug im Turmunterbau umgeladen.

Trotz aller Kritik der Flotte war die Idee des Doppelturms gut, und es ist zu bedauern, dass die Schiffsrümpfe für seinen Einbau ungeeignet waren. Ein grosser Vorteil war zum Beispiel der Schutz der Geschützbedienung vor dem Wetter, vor allem angesichts der Einsätze der meisten Zerstörer im Nordmeer. Weiterhin hatte der Doppelturm eine erheblich höhere Elevation als die Einzellafette, nämlich 65°, und war damit zur Luft-

zielbekämpfung erheblich besser geeignet; hierzu fehlte es jedoch noch an der geeigneten Feuerleitung und genügend hohen Feuergeschwindigkeit.

Die Probleme mit dem 15 cm-Geschütz waren so gross, dass nach der Fertigstellung von 15 Schiffen mit dieser Waffe die Forderungen geändert wurden, mit dem Erfolg, dass beim Typ 36B wieder zum 12,7 cm-Geschütz in Einzelaufstellung zurückgekehrt wurde. Dies war jedoch nur eine Übergangslösung, denn Endziel war der Bau eines Zerstörers mit einer echten Mehrzweckbewaffnung. Zu diesem Zweck wurde ein neues Geschütz, die 12,8 cm SK C/41, die in der Drh LC/41-Doppellafette gefahren werden sollte, entwickelt, aber es wurde kein Zerstörer mehr mit diesem Geschütz in Dienst gestellt.

DIE HAUPTWAFFE

Wie bei allen anderen deutschen Kriegsschiffen jener Zeit, und anders als bei vielen ausländischen Entwürfen, wurde der Fla-Bewaffnung der Zerstörer besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Die Hauptbewaffnung bestand aus zwei 3,7 cm-Doppelflak querab vom achteren Schornstein auf Plattformen über dem Hauptdeck, wo sie einen guten Bestreichungswinkel hatten. Die bei der Indienststellung installierte Waffe war die 3,7 cm SK C/30 in Doppellafette L/30 vom Rheinmetall. Sie hatte ein Rohr aus einem Stück mit aufgezo-genem Verschlussring und Fallblockverschluss. Sie war halbautomatisch, verschoss Patronen (Sprengoder Leuchtspurmunition) in Ladestreifen zu acht Schuss und hatte eine Mündungsgeschwindigkeit von 1'000 m/sec. Das Geschoss wog 0,745 kg, die komplette Patrone 2,1 kg. Auf dem Papier betrug die Feuergeschwindigkeit 160 Schuss pro Minute, in der Praxis etwa die Hälfte dessen. Die Schusshöhe betrug 6'800 m, und die C/30-Lafette hatte einen Höhenrichtbereich von + 85 bis -9°. Die komplette Waffe wog 3670 kg; in den Magazinen Nr. 7 und 8 lagerten 8'000 Schuss. Ein grosser Fortschritt für jene Zeit war die Kreiselstabilisierung gegen Längs-, Quer- und Hochbewegung, aber sie war nicht perfekt, und im Einsatz zeigten sich Schwächen. Als im September 1939 «Jacobi» und «Heinemann» vor Helgoland angegriffen wurden, zeigte sich, dass die Kreisel zu schwach waren, um mit den scharfen Roll- und Drehbewegungen fertig zu werden, und «Jacobi» wurde nur 28 Schuss los. Die leichte Flak bestand aus sechs 2 cm-Einzellafetten. Zwei standen querab vom zweiten Geschütz, zwei querab von den Bootskränen und zwei auf dem achteren Deckshaus (bzw. bei den Typen 36, 36A und 36B auf der 3,7 cm-Plattform). Es ist möglich, dass die volle vorgesehene Anzahl nicht auf allen Schiffen an Bord war; die meisten Einheiten erhielten offenbar nicht die beiden 2 cm bei den Bootskränen. Allerdings wurden die Waffen auch oft von den Lafetten abgebaut, wodurch sie auf Fotos kaum auffallen. Auch die 2 cm-Waffe stammte von Rheinmetall und war unter der Bezeichnung 2 cm C/30 aus einem früheren Solothurn-Entwurf, ST-5, entwickelt worden. An Bord der Zerstörer stand die Waffe in L/30-Einzellafetten, die einen kegelförmigen Unterbau und

eine teleskopartige Mittelsäule hatten, die zur Veränderung der Feuerhöhe durch ein Handrad herauf- oder heruntergekurbelt werden konnte, je nachdem, ob Luft- oder Seeziele beschossen werden sollten. Anders als die alliierte Oerlikon, die frei beweglich war, erfolgte bei diesem Geschütz die Seiten- und Höhenrichtung mit Handrädern. An der rechten Seite der Waffe war gewöhnlich ein Netz befestigt, ähnlich dem Käscher eines Anglers, das die abgeschossenen Hülsen auffing. Mit diesem 2 cm-Geschütz, einer voll-automatischen Waffe mit einer Rohrlänge von 65 Kalibern, die Patronen verschoss, hatten die Zerstörer zusätzlich zu den 3,7 cm-Geschützen zu jener Zeit eine respektable Luftabwehr-Batterie. Auch England und Frankreich besaßen leichte Fla-Waffen, aber die britischen 0.50 (12 mm)-Maschinengewehre und die französischen 13 mm-Flak waren zu leicht und waren nicht viel mehr als schwere Maschinengewehre. Das 0.50-MG war eine besonders untaugliche Waffe, und auch die von den Amerikanern entwickelte 28 mm-Waffe befriedigte nicht. Die Royal Navy besaß noch den weitverbreiteten Zweifünder; dieser war zwar eine gute Waffe für Sperrfeuer, hatte aber nicht die Reichweite und Treffgenauigkeit der langrohrigen deutschen Kanone. Nur die Holländer mit ihren kreiselstabilisierten 40 mm Hazemeyer-Schnellfeuergeschützen scheinen den Deutschen überlegen gewesen zu sein.

Der Hauptnachteil des 2 cm C/30-Geschützes war die geringe Feuergeschwindigkeit – 280 Schuss theoretisch, 120 in der Praxis. Ursache hierfür war der unbefriedigende Verschlussmechanismus, der zu Ladehemmungen neigte. Auch die Munitionszuführung war nicht ideal, denn die gekrümmten, maschinenpistolenähnlichen Magazine enthielten nur 20 Schuss und mussten bei längeren Luftangriffen dauernd gewechselt werden. Zum Glück für die Deutschen waren bei Kriegsbeginn die britischen Luftangriffe nicht sehr erfolgreich, und als sie dann gefährlicher wurden, war schon ein verbessertes Geschütz, das 2 cm C/38, eingeführt.

Nach der deutschen Taktik war die Artillerie jedoch nicht die Hauptwaffe der Zerstörer. Die Hauptwaffe war der Torpedo; acht waren an Bord, die in zwei Vierlingsrohrsätzen über den mitschiffs gelegenen Maschinenraumabdeckungen lagen. Dies war das erste Mal, dass deutsche Schiffe Vierlingsrohrsätze trugen, und diese wurden auch auf allen nachfolgenden Zerstörern eingebaut, desgleichen auf der «Tirpitz», die 1942 zwei Rohrsätze vermutlich von Zerstörern erhielt. Standardtorpedo war der 53,3 cm-Presslufttorpedo G 7 a. Elektrische Torpedos G 7 e, wie die U-Boote sie hatten, konnten nicht verschossen werden, weil wegen der Höhe der Torpedorohre über dem Wasser die Batterien beim Aufschlag beschädigt werden konnten. Für Oberwasserschiffe waren blasenlose Torpedos ohnehin nicht so wichtig. Der Torpedo G 7 war theoretisch eine hervorragende Waffe. Er konnte auf Geschwindigkeiten von 30, 40 oder 45 Knoten eingestellt werden und hatte dann eine Laufstrecke von 15.000, 5.000 bzw. 4.000 m. Die Lauftiefe konnte stufenweise in 1 m-Abständen auf bis zu 52 m(!) eingestellt werden; zusätzlich konnte der Laufweg noch eine Minute vor dem Abschuss im Rohr so eingestellt werden, dass der Torpedo bis zu 90° nach rechts oder links schwenkte; auch dies war stufenweise in 1°-Abständen möglich. Mit seinem Gefechtskopf von 430 kg TNT und der Wahrscheinlichkeit zwischen Kontakt- und Magnetzündung hätte der G 7 eine

furchtbare Waffe sein müssen, aber bei der deutschen Torpedeerprobungsstelle war nicht alles in Ordnung, und die Magnetpistole hatte, ohne dass dies in der Kriegsmarine bei Kriegsbeginn bekannt war, schwere Defekte. Auch die Tiefensteuerung war nicht in Ordnung, und die Kontaktpistole brauchte zum Ansprechen einen sehr stumpfen Auftreffwinkel. Man hatte sich auch wenig Gedanken über die Lagerfähigkeit der Torpedos und die Wartung an Bord gemacht; alle von der Erprobungsstelle getesteten Torpedos waren brandneu gewesen. Die Änderungen des Erdmagnetfeldes mit höherer Breitenlage waren nicht berücksichtigt worden, und in nördlichen Gewässern, wo die meisten Zerstörer nun zufällig eingesetzt wurden, waren die Magnetpistolen höchst unzuverlässig. Mängel in der Tiefensteuerung führten dazu, dass die Torpedos erheblich tiefer als eingestellt liefen. Als Resultat dieser Mängel kam ein Strom wütender Berichte von den U-Booten und Zerstörern, die 1940 in einer Untersuchung gipfelten, die einen Skandal hervorrief und Köpfe rollen liess. Die Mängel wurden dann behoben, aber viele gute Gelegenheiten waren verpasst worden, und man kann argumentieren, dass das Ergebnis der Kämpfe um Narvik möglicherweise anders ausgesehen hätte, wenn die deutschen Torpedos in Ordnung gewesen wären.

Auf allen deutschen Zerstörern war das Mitführen von Reservetorpedos vorgesehen; meist ist von acht die Rede. In Wirklichkeit waren nur vier vorhanden, ausser beim Typ 42 (von denen kein Schiff mehr fertig wurde). Die Reservetorpedos lagen in Behältern zu beiden Seiten der Rohrsätze in dem erhöhten Halbdeck, auf dem diese standen, aber Platz war nur für je einen Torpedo an Backbord und Steuerbord eines jeden Rohrsatzes. Beim Typ 42C war dieses Halbdeck erheblich breiter vorgesehen, so dass vier zusätzliche Reservetorpedos mitgeführt werden konnten. Zur Wartung konnten die Torpedos mit Ladebäumen, die an der Achterkante des Backdecks angeschlagen waren, herausgezogen werden; sie konnten auch auf Transport wägeichen gelegt werden, die zu diesem Zweck bereitgehalten wurden und auf die Minenschienen liefen (dies ist wahrscheinlich der Grund, warum an Backbord die Schienen bis zum Decksabsatz liefen, während die an Steuerbord beim achteren Schornstein endeten). Unter Gefechtsbedingungen und bei jeder Art von Seegang erwies sich das Nachladen allerdings als sehr schwierig, da es, anderes als z.B. bei den Japanern, kein spezielles für diesen Zweck entwickelte Nachladesystem gab. Die Zerstörer versuchten es nur bei wenigen Gelegenheiten, wie bei den Gefechten in der Biskaya 1943 und 1944, als sowohl Z 23 als auch Z 32 teilweise nachladen konnten, aber beide Schiffe waren durch schlechtes Wetter sehr behindert. Z 27 versuchte in seinem letzten Gefecht, Torpedos nachzuladen, aber es gelang nicht. Ganz abgesehen von den physischen Problemen dürfte auch das Gewicht der vier zusätzlichen Torpedos von etwa zwölf Tonnen die ohnehin kritische Seetüchtigkeit der Schiffe nicht verbessert haben.

Eine wichtige Aufgabe in der Kriegsmarine war das Legen von Minen, ebenso wie heute in der sowjetischen Marine. Die meisten Schiffe vom Kreuzer abwärts waren hierfür eingerichtet, und die Zerstörer waren keine Ausnahme; sie konnten sowohl Kontakt- als auch Magnetminen legen. Die Typen 34 und 34A sollten 77 Minen tragen können, der Typ 36 73, und die Typen 36A und B 74. Bis 1944 hatte man jedoch die Vor-

kriegstypen wegen Problemen mit der Rumpffestigkeit auf 42 Minen beschränkt. Die Minenschienen selbst konnten abgebaut werden und befanden sich nicht immer an Bord.

Die U-Abwehr-Möglichkeiten waren beschränkt; die ursprünglichen Pläne sahen nur vier Wasserbombenwerfer querab vom achteren Deckshaus und zwei Abrollgestelle am Heck vor. Bis 1939 wurden nur 18 Wasserbomben (Typen WBF oder WBG) gefahren, davon sechs in den Abrollgestellen; bei der Kapitulation 1945 hatte Z 33 bei vier Werfern 30 leichte Wasserbomben an Bord.

KOMPLIZIERTE FEUERLEITUNG

Die Feuerleitung erfolgte mit zwei optischen Entfernungsmessern und der Artillerierechenstelle. Der dort installierte Feuerleitcomputer war vom Typ C 34/Z. Die Seezieltabelle enthielt Angaben für eigene und Feindbewegung und Wind sowie Kreiseleringe; andere Tabellen berücksichtigten Missweisung, Konvergenz und Vorhalt, der in der Rechenstelle und nicht an den Geschützen ermittelt wurde. Es gab getrennte Koppeltische für Entfernung und Peilung. Die Entfernungstafel bildete aus dem Mittelwert der beiden Entfernungsmesser eine Entfernungskurve, während die Messwerte für die Peilung durch die Änderung der Peilung am Zielgerät (um Gierbewegungen korrigiert) zustande kamen. Eine Feuerleitung gegen Luftziele gab es nicht, es war lediglich ein einfacher Entfernungsrechner vorhanden, der die Zündungseinstellung für jede Reichweite und jeden Zielwinkel angab. In der Praxis wurde nur Sperrfeuer gegeben. Die leichte Flak hatte für die 3,7 cm-Geschütze ein 1,25 m-Basisgerät und für die 2 cm-Waffen ein Handgerät von 0,7 m Basislänge. Beide Waffen erhielten später das Flakvisier 33.

Die Torpedowaffe hatte ihre eigene aufwendige Feuerleitung einschliesslich einer separaten Torpedorechenstelle. Die Feuerleitung lag beim Torpedooffizier, der eines der Torpedozielgeräte (beim Typ 36A und späteren Typen stabilisiert) in den Brückennocken benutzte, und der das Zielgerät durch einfache Peilung im Ziel hielt. Kurs und Geschwindigkeit des Feindes wurden mit Hilfe des Zielgerätes geschätzt, aber diese Information konnte nötigenfalls auch von der Rechenstelle abgerufen werden. Die Entfernung kam entweder vom Hauptentfernungsmesser oder später vom Radargerät, auf das sich allerdings kaum jemand zu verlassen wagte. Im Zielgerät war ein Rechner, der, wenn man ihm die Zielparameter eingab, den Abschusswinkel berechnete. Nachdem man die Torpedorohre durch Schalter in zwei Kästen am Zielgerät entschert hatte (je ein Schalter für den vorderen und hinteren Rohrsatz), konnten die Torpedos durch einfachen Knopfdruck abgefeuert werden; dann löste sich automatisch in Abständen von zwei Sekunden eine Torpedosalve. Die Rechenstelle war etwas komplizierter als das Zielgerät und wurde nur eingesetzt, wenn genug Zeit war. Sie hatte die gleiche Ausstattung wie das Zielgerät; zusätzlich gab es Schalttafeln, Fernbedienungen und einen Fächerrechner (dem man Länge, Kurs und Entfernung des Ziels sowie die Torpedoeinstellung eingeben musste), sowie ein Schusswahlschalter für jedes Rohr.

Jeder Rohrsatz hatte einen offenen Leitstand mit einem komplizierten Zielfernrohr, eigenem Rechner und Bedienungselementen für die Rohrrichtung, die bei den Typen 34, 34A und 36 hydraulisch und bei den übrigen Typen elektrisch erfolgte. Die Torpedos konnten mit Druckluft oder Kordit abgefeuert werden; meist nahm man Druckluft. Gewöhnlich wurden sie in Salven zu drei («Dreifacher») oder vier Torpedos («Vierfächer») abgeschossen.

Während der Planungsarbeiten für den Typ 34 stützte sich die U-Boots-Abwehr in Deutschland auf die Wasserbombe und das Hydrophon; allerdings waren schon Entwicklungen im Gange, die im nächsten Abschnitt beschrieben werden. Das Hydrophon zur Aufspürung von U-Booten war ein «passives» System, d.h. die von U-Booten ausgehenden Geräusche wurden von Mikrofonen aufgenommen, die unter Wasser am Rumpf des U-Jägers angebracht waren; die Mikrophone selbst sendeten keine Signale und konnten nur empfangen. Das System war im Ersten Weltkrieg entwickelt worden und weit verbreitet, und die deutschen Techniker hatten es weiterentwickelt, indem sie ein Mikrophon mit veränderlichem Widerstand hergestellt hatten, das sehr empfindlich war und keinen Verstärker benötigte. Es war jedoch instabil und als Gruppenempfänger ungeeignet und wurde Anfang der 30er Jahre ausgemustert. Aus ihm war jedoch ein elektromagnetischer Empfänger entwickelt worden, in dem das Mikrophon durch einen Elektromagneten ersetzt worden war. Das Diaphragma aktivierte ein gekoppeltes kleineres Diaphragma, das in einem Magnetfeld vibrierte und dadurch Veränderungen in den Strömen um den Magneten hervorrief. Diese Ströme waren sehr schwach und mussten verstärkt werden. Während der 30er Jahre wurden diese Geräte durch elektrodynamische Empfänger ersetzt, die nach einem dem Generator ähnlichen Prinzip arbeiteten. Die Bewegung einer Spule in einem magnetischen Feld erregte in der Spule Wechselstrom. Eine Weiterentwicklung war der elektrostatische Kondensatorempfänger, der möglicherweise aber nicht zum Einsatz kam, und schliesslich der Kristallempfänger.

Alle von Deutschland nach dem Ersten Weltkrieg entwickelten Horchgeräte waren Mehrfachempfänger und daher auch als «Gruppenhorchgeräte» (GHG) bekannt. Die Anzahl der Hydrophone und ihre Anordnung variierte von Schiff zu Schiff: U-Boote hatten zum Beispiel zwischen 12 und 24 Stück; einige Überwasserschiffe hatten nur sechs, der Leichte Kreuzer «Nürnberg» hatte 32. Die Zerstörer des Typs 34 hatten 36 Empfänger auf beiden Rumpffseiten. Eine typische Installation umfasste eine oder mehrere Gruppen von Empfängern, einen Kompensator, einen Verstärker mit passenden Kopfhörern, die Stromversorgung für Empfänger und Verstärker, und die notwendigen Leitungen. Dazu kamen zwei Schalttafeln, so dass entweder ein Horcher abwechselnd beide Seiten überwachen konnte, oder zwei Horcher jeweils eine Seite. Die Horchfrequenzen waren 500, 1'000, 3'000, 6'000 und 10'000 Hz, und die Empfängergruppen konnten verschieden angeordnet werden: in linearer, kreisförmiger oder ebener Anordnung.

Bei der linearen Anordnung waren die Empfänger in einer Reihe an der Bordwand montiert, entweder drehbar oder fest mit einem Kompensator, der aus Induktoren und Kondensatoren bestand, die eine Phasenverzögerung zwischen den einzelnen Empfän-

gern und den Kopfhörern bewirkten. Die feste Anordnung mit dem Kompensator litt unter schwachem oder verzerrtem Empfang, während die drehbare Anordnung schwer zu installieren war. Bei der kreisförmigen Anordnung waren die Empfänger kreisförmig in einer Ebene montiert und einziehbar; jeder Empfänger war in einem «Schwert» angebracht, das unter dem Rumpf ausgefahren werden konnte. Damit waren die Empfänger jedoch starkem Eigengeräusch ausgesetzt; das System wurde in den 30er Jahren aufgegeben und durch die ebene Anordnung ersetzt. Hierbei waren die Empfänger auf beiden Seiten des Rumpfes horizontal und halbkreisförmig (später elliptisch) installiert, so dass der Rumpf selbst das Eigengeräusch der Schrauben abschirmte. Wahrscheinlich wurde dieses System unter Einbeziehung elektrodynamischer Empfänger in die Zerstörer der Typen 34 und 36 eingebaut.

Die Entdeckung eines Gegners per Hydrophon hing ab von der Lautstärke der Geräuschquelle im Verhältnis zur Umgebung, d.h. See, Eigengeräusch usw. Ein Zerstörer konnte bei mittlerer bis hoher Geschwindigkeit einen Torpedo aus 2'000 m und mehr hören; ein mit hoher Geschwindigkeit getaucht fahrendes U-Boot konnte auf 500 bis 700 m Entfernung erfasst werden. Es sind Fälle bekannt, dass U-Boote im Atlantik unter guten Bedingungen mit dem GHG Geleitzüge in mehr als 20 Seemeilen Entfernung erfasst haben; einzelne Zerstörer wurden in 10 sm Entfernung gehört. Unter schlechten Bedingungen fielen die Horchentfernungen auf die Hälfte dieser Werte ab.

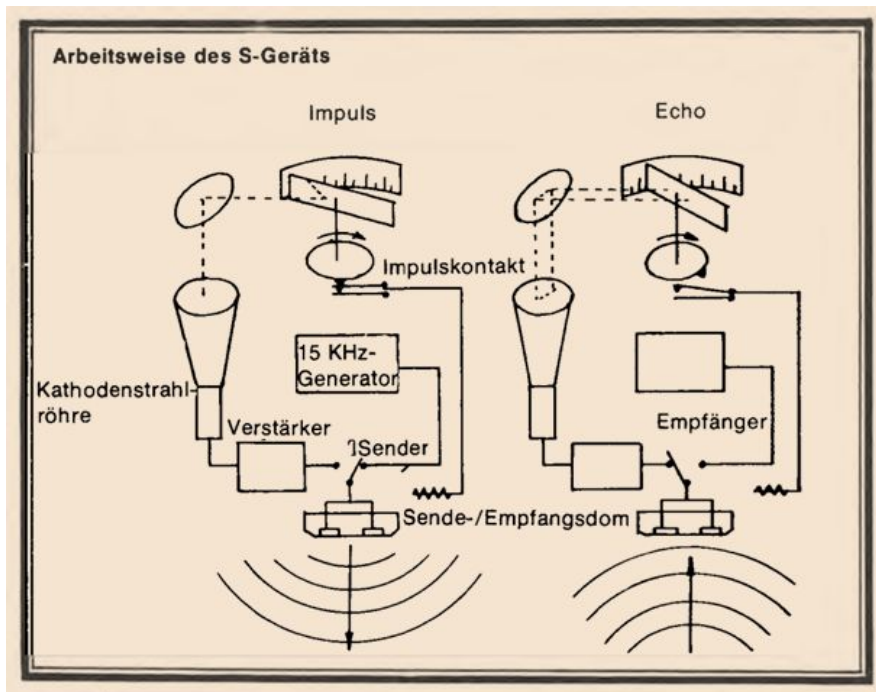
VERBESSERUNGEN

In diesem Abschnitt sollen die verschiedenen Verbesserungen vorgestellt werden, die im Lauf des Krieges an den Schiffen durchgeführt wurden, da die meisten mit der Kampfkraft zu tun hatten. Nach den Verlusten von Narvik wurden nur an wenigen Schiffen der Typen 34 und 36 noch grössere Änderungen durchgeführt; die in den Fjorden gesunkenen waren praktisch noch im Friedenszustand. Die erste äusserlich erkennbare Änderung war der Umbau der Fockmasten zu Dreibeinmasten. Die Stützen reichten weit nach oben; bei «Beitzen», «Jacobi», «Riedel», «Schoemann» und «Galster» sogar bis zu den Kreuzrahen. Die anderen Überlebenden nach 1940 hatten kürzere Dreibeinmasten, ausser «Heinemann», bei dem die Stützen fast bis zum Flaggenknopf reichten. Die Kriegsbauten hatten von vornherein Dreibeinmasten.

Wie aus der Beschreibung der GHG-Apparate zu entnehmen war, hatten die Wissenschaftler der Kriegsmarine der Entdeckung von U-Booten erhöhte Aufmerksamkeit gewidmet. Es überrascht daher nicht, dass, auch wenn die Geheimnisse des Asdic-Geräts den Deutschen ein Buch mit sieben Siegeln waren, schon in den 30er Jahren ein ganz ähnliches Gerät entwickelt wurde. Vom bekannten Echolot-Prinzip ist es nur ein kleiner Schritt zu dessen horizontaler Anwendung, zumal auch die Radarentwicklung damals in ähnlicher Richtung verlief.

Das deutsche S-Gerät (Schallwellenanlage-Gerät) wurde von der Nachrichtermittelversuchsanstalt (NVA) in den 30er Jahren entwickelt; Versuche fanden auf den Tendern «Strahl» und «Laboe» statt. Das Arbeitsprinzip war ähnlich dem des britischen Asdic; es war ein horizontal polarisiertes Richtungssuchgerät. Es wurden von der Gesellschaft für elektro-akustische und mechanische Apparate (GEMA) hergestellt; der Einbau in Kriegsschiffe begann 1938. Die Grundbauteile waren ein 15 kHz AEG-Generator, eine Kathodenstrahlröhre, Verstärker und Sende- und Empfangskristalle. Die Sendefrequenzen waren 10 oder 15 kHz in Impulsen von 300 Hz. Da die Schallgeschwindigkeit in Seewasser bekannt ist (1470 m/sec) konnte die Entfernung aus der Zeitdifferenz zwischen Impulssendung und Echoempfang berechnet werden. Die Peilgenauigkeit war $\pm 1^\circ$, Entfernungsmessgenauigkeit 1%.

Die genauen Einbaudaten in die Zerstörer der Typen 34 und 36 lassen sich nicht mehr ermitteln, aber bereits die Bauzeichnungen zeigen im Vorschiff eine Abteilung für das S-Gerät. Es ist möglich, dass zur Zeit der Indienststellung der Schiffe der zukünftige Einbau bereits räumlich berücksichtigt, das Gerät selbst aber noch nicht an Bord war, und dass die ersten Geräte in U-Jägern installiert wurden. Bei «Riedel» war das Gerät bis August 1940 eingebaut; «Ihn» war im Februar 1941 in Danzig und machte unter Anleitung der NVA Versuchsfahrten mit dem S-Gerät, woraus zu schliessen ist, dass es gerade erst eingebaut worden war. Als er zwei Monate später nach Frankreich zurück-



kehrte und auslief, um den heimkehrenden Hilfskreuzer «Thor» einzubringen, lief er an der Spitze des Geleits, um ihr S-Gerät einsetzen zu können, woraus man schliessen konnte, dass die beiden anderen anwesenden Zerstörer, «Heinemann» und «Steinbrinck», noch keine S-Geräte fuhren. Es ist wahrscheinlich, dass die nachfolgenden Klassen schon mit dem S-Gerät in Dienst stellten. Der Einbau von Radargeräten 1940-41 bewirkte eine Verlängerung des Brückenhauses nach achtern, wo eine Kabine angebaut wurde, auf deren Decke der Hauptentfernungsmesser und die Radar-«Matratze» aufgestellt wurden.

Das Aussehen der Vorkriegszerstörer blieb also bis 1942 ziemlich unverändert. Danach kehrten mehrere Einheiten – «Jacobi», «Riedel», «Ihn», «Lody», «Steinbrinck» und «Beitzen» – ziemlich verändert an die Front zurück. Der vordere Schornstein war um 70 cm verkürzt; der Schornsteinaufsatz war sogar um 1,2 m gekappt worden; gleichzeitig war der Aufsatz des achteren Schornsteins ebenfalls 70 cm kürzer geworden. Bei Werftüberholungen 1944 erhielt «Jacobi» einen Klipperbug, und «Jacobi», «Steinbrinck» und «Lody» erhielten sogenannte «Tormasten», damit sich die Radarmatratze um 360° drehen konnte. «Beitzen» erhielt nur den Klipperbug. Bei einigen Einheiten scheint während des Krieges ein Boots Kran samt Boot entfernt worden zu sein, wahrscheinlich, um das Toppgewicht zu senken. Änderungen an der Bewaffnung gingen immer in Richtung auf eine Verstärkung der Flak, aber anders als bei britischen Zerstörern wurden zu diesem Zweck nie Torpedorohre geopfert, obwohl zu der Zeit, als eine Flakverstärkung notwendig wurde, die Chancen für den offensiven Einsatz der Torpedowaffe langst verfliegen waren. Es ist zweifelhaft, ob überhaupt irgendein deutscher Zerstörer nach Mitte 1944 noch einen Torpedo zu anderen als zu Übungszwecken abschoss, wenn man einmal vom Gefecht der 4. Flottille im Januar 1945 absieht. Die niedrige Feuergeschwindigkeit und mechanische Unzuverlässigkeit der 2 cm C/30-Waffe war seit einiger Zeit bekannt, und es wurden Schritte unternommen, die Mängel zu beheben. Der Auftrag für einen verbesserten Entwurf ging an die Mauser-Werke, eine Firma, die auf dem Handwaffensektor sehr rührig ist. Der störungsanfällige Verschlussmechanismus wurde überarbeitet und die Feuergeschwindigkeit damit auf 420-480 Schuss pro Minute heraufgesetzt, wenn auch im Gefecht nur 180-220 Schuss möglich waren. Das neue Modell kam 1940 an die Front und war äusserlich vom alten nicht zu unterscheiden. Die Zerstörer standen jedoch nicht an der Spitze der Prioritätenliste für die neue Waffe und erhielten sie erst 1941; zuerst wurde sie bei «Ihn» und «Heinemann» eingebaut. Zusätzlich zu den vorhandenen Waffen wurde eine auf der Back vor dem 1. Geschütz eingebaut, eine weitere auf dem vorderen Schutzdeck unter der Mündung des zweiten Geschützes und eine dritte auf dem achteren Schutzdeck unter der Mündung des vierten. Später im Krieg rückte die vordere 2 cm ganz nach vorn auf eine runde Plattform, deren Seiten hochgeklappt wurden, wenn das Geschütz nicht im Gefecht stand. Bis 1944 trug keine der Fla-Waffen, 3,7 oder 2 cm, einen Schutzschild, obwohl für die 2 cm-Waffe ein primitiv aussehender Splitterschutz vorhanden war, aber dieser scheint hauptsächlich auf Hilfsschiffen, S-Booten und R-Booten eingebaut worden zu sein, wenn auch Z 23 schon früh im Krieg solche Schilde fuhr.

Die erste grössere Verstärkung der Flak war der Ersatz der beiden 2 cm-Einzellafetten auf der achteren Munitionsumladekammer durch die 2 cm-Vierlingsflak. Diese äusserst wirkungsvolle Waffe bestand im Grunde nur aus vier 2 cm C/38-Läufen, die auf eine spezielle Lafette montiert waren und die Bezeichnung «2 cm Flak 35 im Vierling L/38» trug. Sie wurde von den Mauserwerken entwickelt und ab 1940 bei Rheinmetall gebaut. Die Aufstellung auf den Zerstörern begann Ende 1941 oder Anfang 1942; vor Narvik standen keine zur Verfügung. «Heinemann» hatte wahrscheinlich noch keine Vierlingsflak erhalten, als er unterging; bei Z 26 und «Schoemann» ist es sicher, dass sie noch ihre 2 cm Einzellafetten trugen, als sie im April und Mai 1942 vernichtet wurden. «Eckoldt», der im Dezember 1942 sank, hatte dagegen zu diesem Zeitpunkt schon seinen Vierling erhalten. «Beitzen» dürfte schon Ende 1941 als eines der ersten Schiffe umgerüstet worden sein, denn zum Zeitpunkt des Kanaldurchbruchs im Februar 1942 hatte er einen Vierling. Von den Kriegsbauten wurden Z 23-31 ohne Vierling in Dienst gestellt und später nachgerüstet. Schiffe, die noch den 15 cm-Turm eingebaut bekamen, erhielten generell einen zweiten Vierling auf dem Deckshaus vor der Brücke; Z 38 und Z 39 stellten in dieser Form in Dienst. Andererseits trug Z 37 zwar die volle 15 cm-Bewaffnung, hatte aber im Frühjahr 1943 den vorderen Vierling noch nicht erhalten.

Als der Krieg weiterging und die Alliierten überall die Luftherrschaft errangen, fand die Kriegsmarine die Wirkung der 2 cm ungenügend, vor allem, nachdem die RAF dazu überging, aus mittleren Höhen Raketen zu schiessen anstatt mit MGs und Kanonen aus niedriger Höhe anzugreifen. Daher wurden 1944 Pläne zu einer umfassenden Verstärkung der Flak bei allen Schiffsklassen ausgearbeitet, bei der die Anzahl der 3,7 cm-Rohre erhöht werden sollte. Zum Einsatz kommen sollte die neue 3,7 cm Flak M/42 oder, bei den Kreuzern, die noch neuere Flak M/43 und erbeutete Flak 28 Bofors-Geschütz vom Kaliber 4 cm.

Die 3,7 SK M/42 inderLM/42 Lafette war wieder ein Rheinmetall-Borsig-Produkt; das Rohr war aus einem Stück, und der Verschlussring war durch einen Bajonettverschluss gekuppelt. Umfassende Änderungen sollten die Produktion beschleunigen, und die Schussfolge war auf 250 Schuss maximal/180 Schuss im Gefecht heraufgesetzt worden. Erstmals waren Schutzschilde bei den leichten Waffen vorgesehen. Diese zögernde Einführung von Schutzschilden überrascht, denn selbst der schwächste Schutz unterstützte die Kampfmoral.

Bei einer Konferenz Anfang November 1944 wurden die Einzelheiten dieser Nachrüstung (unter dem Codenamen «Massnahme Barbara») besprochen. Im Fall der Zerstörer und Torpedoboote wurde jede Klasse einzeln diskutiert und trotz Unterschieden im Detail ein gewisses Standardverfahren entwickelt. Alle Zerstörer sollen vor der Brücke auf der Plattform des zweiten Geschützes zwei 3,7 cm-Doppellafetten LM/42 erhalten; zwei weitere sollten die ursprünglichen 3,7 cm SK C/30 mittschiffs ersetzen, und drei weitere sollten das dritte 12,7 cm- oder 15 cm-Geschütz ersetzen. Die 15 cm-Zerstörer sollten zwei weitere 3,7 cm-Einzelrohre an Stelle der 2 cm-Einzellafetten mittschiffs erhalten, ebenso der letzte Überlebende des Typs 36, «Karl Galster». Die Schiffe des Typs 36B sollten zusätzlich zwei 3,7 cm-Einzellafetten auf dem Peildeck erhalten,

wo diese die ursprünglich vorhandenen Vierlinge ersetzen sollten. Bei Z 28 mit seinem grossen Deckshaus achtern war ein anderer Umbau vorgesehen, da er nicht so viele zusätzliche Geschütze an Bord nehmen konnte. Dazu sollten alle 2 cm C/38-Einzelrohre durch LM/44-Doppellafetten ersetzt werden; diese sollten auf der Back, in den Brückennocken und auf dem Achterdeck stehen, und der achtere Vierling wurde beibehalten. Die Umbauten sollten im Rahmen der üblichen Werftliegezeiten erfolgen. Am Ende erhielten nur «Jacobi», «Lody», «Steinbrinck», Z 24, Z 28, Z 32, Z 33 und Z 34 die vollständige Barbarabewaffnung, und im Falle der beiden letzten kamen die Waffen 1945 von der versenkten «Lützow». Z 24 und Z 32 gehörten nicht zum Barbaraprogramm, während Z 35 und Z 36 versenkt wurden, ehe es zum Umbau kam. Der Zustand von Z 43 zum Zeitpunkt seines Untergangs ist nicht bekannt. Z 29 lag bei Kriegsende in der Werft und war teilweise umgebaut

Wie zu erwarten, lief das Programm nicht ganz nach Plan, und am Ende waren die überlebenden Zerstörer wie folgt bewaffnet:

«Jacobi» (10 x 3,7, 13 x 2 cm):

- zwei 3,7 cm Doppelflak hinter dem zweiten Geschütz auf dem Schutzdeck; zwei 3,7 cm Doppelflak querab vom achteren Schornstein;
- zwei 3,7 cm Einzelflak an Stelle des 3. Geschützes;
- 2 cm Doppelflak auf der Back, den Brückennocken und an Stelle des 3. Geschützes; plus ein Vierling und eine Einzellafette.

«Lody» (12 x 13,7 cm, 10 x 2 cm):

- 3,7 cm-Ausrüstung wie «Jacobi», aber Doppel- anstatt Einzellafetten;
- 2 cm-Bewaffnung wahrscheinlich ähnlich «Jacobi».

«Steinbrinck» (14 x 3,7 cm, 10 x 2 cm):

- 3,7 cm wie «Lody», aber zusätzliche 3,7 cm Doppelflak auf der verlängerten Vierlings-Plattform;
- 2 cm Doppelflak auf der Back und den Brückennocken, plus ein Vierling.

Z 25 (10 x 3,7 cm, 16 x 2 cm):

- zwei 3,7 cm Doppelflak auf dem Deckshaus hinter dem 15 cm-Turm;
- vier 3,7 cm Einzellafetten querab vom achteren Schornstein;
- zwei 3,7 cm Einzelflak auf dem achteren Schutzdeck querab und an Stelle vom 3. Geschütz;
- 2 cm-Doppelflak querab von den 3,7 cm auf dem vorderen Deckshaus und in den Brückennocken;
- zwei Vierlinge auf der verlängerten Decke des achteren Umladeraums, davon einer an Stelle des 3. Geschützes.

Z 29 (2 x 5,5 cm, 9 x 3,7 cm, 20 x 2 cm):

- Zwei 3,7 cm Einzelflak querab und an Stelle vom 3. Geschütz;
- Vierling und 3,7 cm-Einzellafette auf der verlängerten Decke des achteren Umladeraums und an Stelle des 3. Geschützes;
- zwei 3,7 cm Doppelflak querab vom achteren Schornstein an Stelle der früheren 2 cm;

wahrscheinlich zwei 5,5 cm-Prototypen an Stelle der ursprünglichen 3,7 cm mittschiffs;

zwei Vierlinge vor der Brücke;

2 cm-Doppellafetten auf Back, Brückennocken und Achterdeck.

Z 39 (14 x 3,7 cm, 14 x 2 cm):

Je zwei 3,7 cm Doppelflak vor der Brücke, querab vom achteren Schornstein und querab vom ehemaligen 3. Geschütz;

zwei 3,7 cm Einzelafetten auf der achteren Schornsteinplattform;

zwei 2 cm Doppelflak in den Brückennocken;

zwei Vierlinge und zwei Einzellafetten auf der vergrösserten Plattform an Stelle des 3. Geschützes.

Z 33 erhielt keinen «Barbara»-Umbau, sondern holte sich 1945 von dem versenkten Schweren Kreuzer «Lützow» zusätzliche Flak. Das dritte Geschütz wurde aus- und auf Z 34 eingebaut, und die Anzahl der 3,7 cm-Rohre stieg bis Kriegsende auf zehn. Diese standen wahrscheinlich in zwei Doppellafetten vor der Brücke, auf der Mittschiffsplattform und an Stelle des dritten Geschützes. Dazu kamen zwölf 2 cm-Waffen (ein Vierling, zwei Doppel- und vier Einzellafetten).

Auch «Ihn» scheint teilweise oder behelfsmässig umgerüstet worden zu sein. Auch hier wurde das dritte Geschütz ausgebaut, aber an Stelle von 3,7 cm-Geschützen erhielt er 2 cm-Doppelflak mit Schutzschildern. Zwei wurden auf der Back querab vom zweiten Geschütz aufgestellt, zwei weitere an der Stelle des dritten Geschützes, und eine auf der vergrösserten Vierlingsplattform. Es ist möglich, dass zwei weitere in den Brückennocken aufgestellt wurden, wodurch sich die Gesamtzahl auf 18 erhöhen würde; dazu kamen die vier 3,7 cm-Waffen mittschiffs.

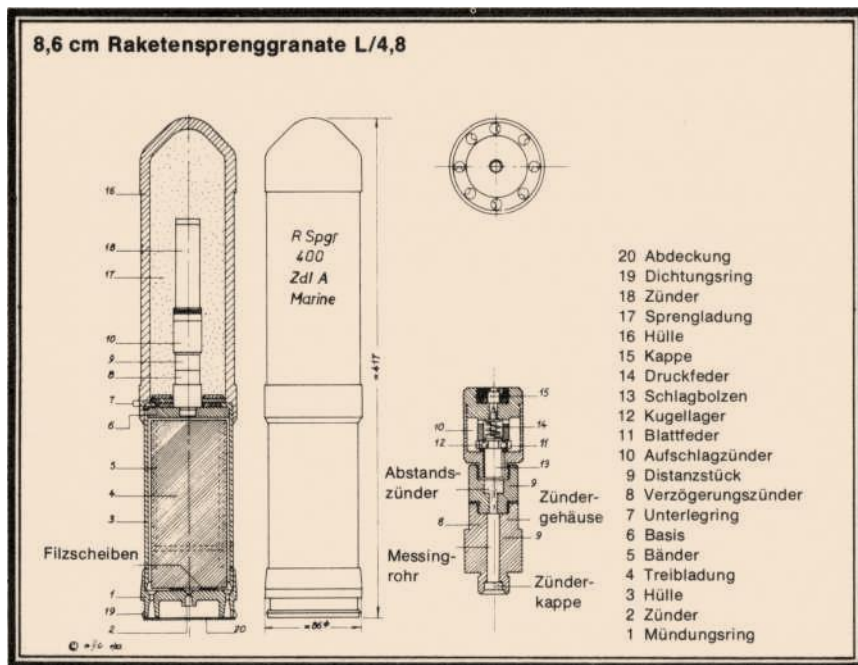
Die Flak von «Riedel» wurde auf 14 2 cm-Rohre verstärkt (eine Vierlings-, zwei Doppel- und sechs Einzellafetten); «Beitzen» bekam anscheinend überhaupt keine Verstärkung. Z 34 bekam mindestens eine 4 cm Bofors (vor der Brücke) und wahrscheinlich zwei weitere und zusätzlich Föhn-Raketenstarter. Z 38 beendete den Krieg mit sechs 3,7 cm und 16 2 cm-Rohren, während Z 31, bei dem 1945 nach einem Gefechtschaden an Stelle des vorderen 15 cm-Turms eine 10,5 cm-Einzellafette eingebaut worden war, zum Schluss eine Fla-Bewaffnung von 14 3,7 cm und mindestens 12 2 cm-Geschützen hatte.

Die Aufstellung der leichten Flak war gut gewählt, vor allem vorn, wo die umgebauten Einheiten nun vier 3,7 cm und eine oder zwei 2 cm-Waffen zum Tragen bringen konnten, und zwar in einem normalerweise blinden Sektor von 40 bis 50°. Alle Waffen hatten ein gutes Schussfeld, und die meisten hatten Bestreichungswinkel von über 120°. Obwohl jedoch die Feuerkraft eindrucksvoll war, hatte die Kriegsmarine auf dem Feld der Flak-Feuerleitung Gelände verloren; alle Fla-Waffen waren handbedient, und ein stabilisiertes Visier war nicht entwickelt worden. Ein Fla-Feuerleitradar stand nicht zur Verfügung. Die Vorkriegs-3,7 cm-Lafette war zwar stabilisiert, aber es scheint, als ob angesichts der schlechten Erfahrungen damit die LM/42-Lafette nicht mehr stabilisiert war; Z 33 hatte bei Kriegsende angeblich keine stabilisierten Fla-Waffen mehr.

FLUGABWEHRRAKETEN

In den 30er Jahren und während des Krieges war Deutschland in der Raketentechnologie führend, und es war klar, dass das vorhandene Fachwissen mit der Verschlechterung der militärischen Lage mehr und mehr auf den militärischen Bereich gelenkt wurde. In überraschend kurzer Zeit wurde ein umfangreiches Arsenal von Raketenwaffen entwickelt, von denen wohl die V 1 und V 2 am bekanntesten wurden. Es gab jedoch zahlreiche andere Projekte, darunter auch Luft-Boden- und Luft-Luft-Raketen. Zum Glück für die Alliierten führte die schiere Anzahl der Projekte zu Prioritätskonflikten, und nur ein oder zwei Typen kamen kurz vor Kriegsende noch zum Einsatz. Für die Kriegsmarine gab es zwei wichtige Projekte, die 7,3 cm-Föhn und das 8,6 cm RAG; letzteres war für die Zerstörer und Torpedoboote bedeutender. Die Waffe kam ab Mitte 1944 an die Front, zunächst bei Geleitfahrzeugen in Gebieten hoher Luftgefahr, wie der norwegischen Küste und dem Skagerak; später wurde sie auch bei grösseren Einheiten eingebaut.

Die Rakete war eine ungelenkte Boden-Luft- und Seezielrakete von 8,6 cm Kaliber, die aus einem einfachen Startrohr abgefeuert wurden. Sie war primär eine Sperrfeuerwaffe mit einer Schussweite, die zonales Sperrfeuer vorsah, wenn ein Angriff näher an ein betroffenes Schiff herangetragen wurde. Nach Erprobungen auf dem Versuchsschiff «Möwe» (nicht identisch mit dem Torpedoboot Typ 23) wurde die Waffe an den Befehlshaber der Sicherung Norwegen ausgegeben, um Einsatzerfahrungen zu gewinnen und tak-



tische Einsatzmöglichkeiten zu erarbeiten. Weitere Versuche fanden an Bord von U 994 statt.

Die ursprüngliche Absicht, neun verschiedene Arten von Munition zu entwickeln, wurde von der Front als verwirrend und unnötig abgelehnt. Die Arten waren: Rkt. Drahtseil (R.Dg.) 400 und 1'000; Rkt. Sprenggranate (R.Spg.) 400, 600 und 800; Rkt. Leuchtgeschoss; Rkt. Signalgeschoss, Nebelraketen, und Doppelraketen. Der Einsatz blieb jedoch beschränkt auf R.Dg. 400 und 1'000 und R.Spg. 400 und 800.

Die Sprenggranaten hatten die Zerstörungskraft einer 8,8 cm-Granate. Die R.Dg. war eine ähnliche Idee wie die britische PAC von 1940, durch die vor eine angreifende Flugzeugformation ein Wald von Drähten gefeuert werden konnte, die die Propeller und Tragflächen zerschnitten und so die Maschinen zum Absturz brachten. Die Raketen wurden durch Schwarzpulver angetrieben; jede Drahttrakete konnte über 30 Sekunden in der Luft bleiben. Im Einsatz wurden um das angegriffene Schiff drei konzentrische Feuerzonen gelegt, jede mit einer speziellen Munitionssorte, und bei jedem Starter gab es eine Kiste mit Bereitschaftsmunition, die drei Reihen von je fünf Raketen enthielten: Reihe 1 enthielt R.Dg. 1'000 für Zone 1; Reihe 2 R.Dg. 400 oder R.Spg. 800 für Zone 2, und Reihe 3 R.Spg. 400 für Zone 3. Zone 1 war 4.500 bis 3.000 m entfernt, Zone 2 3.000 bis 1.500 m, und Zone 3 unter 1.500 m; ein Wechsel der Munition innerhalb einer Zone war zu vermeiden. Man schätzte, dass bei einer Salve alle 2 bis 2½ Sekunden und einer Flugzeuggeschwindigkeit von 120 m/sec. jedes Flugzeug fünf bis sechs Schuss von jeder RAG pro Zone abbekam. Wenn das Feuer früh genug eröffnet wurde, konnte die Feuerzone mit 25-30 R.Dg. 1'000, 12-15 R.Dg. 400, 12-14 R.Spg. 800 und etwa 25 R.Spg. 400 belegt werden. Tieffliegende Maschinen erforderten eine Elevation des Startrohres von 25 bis 40°, je nach Munitionssorte; für Seeziele wurde die R.Spg. unter 20° abgefeuert, die R.Lg. unter 35-40°.

Nach den Planungen des Barbaraprogramms sollten die Zerstörer vier RAG-Ausrüstungen erhalten; später wurde die Anzahl auf sechs erhöht, mit 28 Schuss pro Starter, und die im Skagerrak operierenden Torpedoboote erhielten schliesslich noch mehr Startrohre. Ob mit diesen Geräten Erfolge erzielt wurden, ist nicht bekannt.

Die Einsätze

5 Vor dem Sturm

JANUAR 1937 BIS AUGUST 1939

«Leberecht Maass», das erste Schiff des Typs 34, begann im Dezember 1936 am Ausrustungskai der Deutschen Werke in Kiel mit Kessel- und Maschinenerprobungen. Zu Anfang des neuen Jahres wurden in der Ostsee die Werftprobefahrten durchgeführt, nach deren erfolgreichem Abschluss das Schiff am 14. Januar 1937 durch Korvettenkapitän F.T.Schmidt in Dienst gestellt wurde; gleichzeitig wurde es Flaggschiff des Führers der Torpedoboote (F.D.T.) dem die Zerstörer zu jener Zeit unterstanden. «Mass» sollte in der Ostsee stationiert werden, und Ende Januar verholte er zu seinem zukünftigen Stützpunkt Swinemünde. Die nächsten sechs Monate vergingen in erster Linie mit Ausbildungs- und Erprobungsfahrten sowie Torpedoschussübungen in der östlichen Ostsee um Pillau und Swinemünde oder bei der Torpedoversuchsanstalt in Eckernförde. Seit dem 1. Februar gehörte der Zerstörer zur 1. Zerstörerdivision, aber dieser Verband sollte erst in Zukunft ein aktiver Kampfverband werden. Zu einer Division gehörten damals drei Schiffe. Bis Ende des Jahres wurden weitere sechs Schwesterschiffe in Dienst gestellt und eine zweite Division formiert. Dann folgten Übungsfahrten mit der Flotte sowohl in der Nord- als auch Ostsee, und während der Manöver vor Helgoland im September jenes Jahres gerieten die Zerstörer in sehr schweres Wetter und erhielten einen Vorgeschmack von den Dingen, die ihnen bevorstanden, und ihren Problemen mit der Seefähigkeit. Das Jahr 1938 verging ungefähr wie das vorangegangene Jahr; weitere Schiffe stellten in Dienst und weitere Divisionen – die 3., 5. und 6. – wurden aufgestellt. Gegen Ende des Jahres standen genug Fahrzeuge zur Bildung von Flottillen zur Verfügung, und so wurden aus der 1. und 3. Division die 1. Zerstörerflottille gebildet, aus der 2. und 4. die 2. Flottille und aus der 6. und 8. Division die 4. Flottille; die restlichen Zerstörer traten zur 5. Division.

Viel Zeit verging wieder mit Versuchsfahrten und Ausbildung, und in diesem Jahr machten die Zerstörer die ersten Auslandsreisen. Im April liefen «Jacobi» und «Heinemann» aus Wilhelmshaven nach Norwegen aus, in ein Seegebiet, mit dem sie in naher Zukunft sehr vertraut werden sollten. Vor dem Auslaufen war «Heinemann» an Stelle

des ersten, zweiten, dritten und fünften Geschützes mit vier 15 cm-Geschützen in Einzellafetten ausgerüstet worden, damit diese Waffen für die Zerstörer des Typs 36A (Z 23-30) in See erprobt werden konnten. Vor Ålesund fanden Artillerieschiessübungen statt, und die Auswirkungen der schweren Bewaffnung auf das Schiff wurden untersucht. Nach Abschluss der Versuche kehrten die Zerstörer nach Wilhelmshaven zurück, wo die 15 cm-Waffen wieder ausgebaut und durch die ursprünglichen 12,7 cm-Geschütze ersetzt wurden. Der erste Besuch deutscher Zerstörer in einem ausländischen Hafen fand am 6. April 1938 statt, als drei Einheiten der 1. Division, «Schultz», «Beitzen» und «Thiele», in den Hardangerfjord einliefen und vor Ulvik ankerten. Auf dem Rückweg aus Norwegen gingen die drei Schiffe nach Kiel in die Deutschen Werke, wo der Bug und die Brücke umgebaut wurde; «Maass», der zur gleichen Zeit Göteborg in Schweden besucht hatte, folgte als nächster.

Die praktischen Erfahrungen mit den Schiffen hatten gezeigt, dass sie sehr rank waren, d.h. stark rollten, aber sich schnell wieder aufrichteten. Um den Schiffen mehr Stabilität zu geben, wurde eine Verbrauchsbeschränkung verfügt: der Heizölvorrat durfte nicht unter 30% absinken. Dies hatte natürlich Auswirkungen auf den Aktionsradius. Während des Norwegenunternehmens 1940 rollten die Schiffe nachweislich bis zu 50°, ohne dass Kentergefahr bestand. Die Zerstörer neigten dazu, ihren Bug in die See zu wühlen; bei achterlicher See waren sie zu luvgerig und steuerten sehr schlecht. Dann neigten sie dazu, sich quer zur See zu legen, und konnten nur unter grossen Schwierigkeiten vom Rudergänger wieder auf Kurs gebracht werden; oft musste mit den Maschinen gesteuert werden. Die Zerstörer des Typs 36 waren in dieser Hinsicht besser; sie hatten zwei parallel angeordnete Ruder im Schraubenstrom, wodurch die Steuerprobleme etwas behoben wurden. Während des Umbaus wurde die runde Vorderseite des Ruderhauses durch eine eckige ersetzt; der Bug wurde um etwa 30 cm verlängert und 50 cm erhöht, wodurch er schräg wurde und die Back einen leichten Deckssprung bekam. Diese Massnahme sollte die Seeigenschaften verbessern und scheint in dieser Hinsicht auch erfolgreich gewesen zu sein.

Unterdessen führten Einheiten der 2. Division in der Nordsee in der Nähe von Helgoland Manöver durch, wobei durch einen Navigationsfehler «Riedel» vor der Insel auf die Felsen lief. Der Schiffsboden wurde an mehreren Stellen stark beschädigt, ebenso die Backbordturbine und beide Schrauben. Versuche, das Schiff aus eigener Kraft und mit Schlepperhilfe wieder flott zu machen, scheiterten; schliesslich wurde es von einem alten Minensuchboot aus dem Ersten Weltkrieg abgeschleppt und zur Reparatur nach Wilhelmshaven gebracht. Die Schäden an der Turbine konnten nicht völlig behoben werden, und in der Folgezeit hatte das Schiff immer wieder Probleme mit den Drucklagern, bis 1942-43 eine neue Turbine eingebaut wurde.

ÜBUNGEN, ERPROBUNGEN, MANÖVER

Im Juli 1938 machte Adolf Hitler eine seiner wenigen Seereisen, als er mit seinem Stab, darunter Göring und Keitel, in Kiel zu einer kurzen Reise nach Eckernförde auf «Schoemann» einstieg, vermutlich zu einer Inspektionsreise. Danach ging «Schoemann» mit seinen Schwesterschiffen «Riedel» und «Jacobi» von der 2. Division nach Norwegen und besuchte den Sognefjord und Oje. Es folgten weitere Übungs- und Erprobungsfahrten und Manöver, darunter am 19. August eine Flottenparade vor Admiral Raeder, bei der die gesamte Flotte von Hitler und dem ungarischen Reichsverweser Admiral Horthy (der gerade den Schweren Kreuzer «Prinz Eugen» getauft hatte), die sich auf dem Aviso «Grille» eingeschiffert hatten, besichtigt wurde. Flottenflaggschiff war das Schlachtschiff «Gneisenau». Ebenfalls anwesend waren alle drei Panzerschiffe, die Leichten Kreuzer «Nürnberg», «Leipzig» und «Köln» und die Zerstörer der 1. («Thiele», «Beitz», «Schultz»), 2. («Riedel», «Jacobi», «Schoemann»), 3. («Ihn», «Steinbrinck», «Eckholdt») und 6. («Heinemann», «Zenker») Division. «Maass» war Flaggschiff des F.d.T. und von mehreren Torpedobooten, Geleitbooten und Schnellbooten begleitet. Nach der Parade ging die Flotte, begleitet von «Grille», zu Manövern in See; diese dauerten bis zum 30. August. Einen Tag vorher wurde der erste Zerstörer des Typs 36, «Diether von Roeder», durch Kapitänleutnant Holtorf als Führerboot für die 5. Zerstörerdivision in Dienst gestellt; Holtorf war vorher Erster Offizier auf «Thiele» gewesen.

Der Herbst des Jahres 1938 brachte die Sudetenkrise, und die Flotte wurde zwischen dem 28. und 30. September in Alarmzustand versetzt; danach lief am 6. Oktober die 2. Division («Jacobi», «Riedel» und «Schoemann») als Geleit für «Admiral Graf Spee» aus Wilhelmshaven mit Kurs Spanien und Mittelmeer aus. Das Geschwader fuhr nördlich um die Britischen Inseln herum und ankerte drei Tage später in irischen Gewässern an einem Treffpunkt mit dem Trossschiff «Dithmarschen», von dem während der Nacht Öl und Vorräte übernommen wurden. Am 11. April setzten «Admiral Graf Spee» und «Jacobi» ihre Reise nach Süden fort; «Dithmarschen», «Riedel» und «Schoemann» wurden nach Lough Swilly detachiert, da das Versorgungsschiff einen Maschinenschaden hatte. Nach Abschluss der Reparaturen folgten die beiden Zerstörer dem Geschwader und vereinigten sich am 15. in der Bucht von Tanger mit diesem. Der spanische Bürgerkrieg war noch im Gange, und obwohl die Zerstörer nicht an der Neutralitätspatrouille teilnahmen (die von den Leichten Kreuzern und Torpedobooten durchgeführt wurde), trugen sie zu dieser Zeit die Streifen in den Nationalfarben als Erkennungszeichen am ersten Geschütz. Zwei Tage später verliessen die Zerstörer Tanger, liefen durch die Strasse von Gibraltar und machten an der Pier in Ceuta fest, wo wieder Landurlaub gegeben wurde. Am 19. ging die Division zur Heimreise in See, lief kurz in Vigo zur Beölung aus dem Tanker «Samland» ein und ging dann quer durch die Biskaya und den englischen Kanal zurück nach Wilhelmshaven, wo die Zerstörer am 23. Oktober eintrafen.

Anfang Dezember liefen einige Zerstörer von Swinemünde aus, liefen nach Westen

durch das Kattegatt und Skagerrak in die Nordsee und weiter in den Atlantik. Hier fanden vor Island bei sehr schlechtem Wetter weitere geheime Erprobungen statt. Am 22. Dezember kehrten die Schiffe zurück. Neue Schiffe stellten in Dienst und absolvierten ihre Ausbildungsfahrten; zu Jahresende waren elf Einheiten des Typs 34 und zwei des Typs 36 in Dienst gestellt.

Im Januar 1939 traten Probleme mit den Hochdruck-Antriebsanlagen zutage, mit denen das Maschinenpersonal viel Ärger hatte. Um diese Schwierigkeiten genauer zu untersuchen, wurde «Heinemann» zu Versuchsfahrten mit niedrigeren Kesseldrücken abgestellt und war in den folgenden Monaten mit diesen Fahrten in der Ostsee beschäftigt. Es scheint jedoch, dass kein grösserer Durchbruch erzielt wurde, denn die Probleme bestanden den ganzen Krieg hindurch weiter; bestimmte Schiffe schienen anfälliger zu sein als andere.

SÄBELGERASSEL

Während die Kriegsmarine ihr Bau- und Ausbildungsprogramm durchzog, ballten sich über Europa dunkle Kriegswolken zusammen. Es ist zwar oft behauptet worden, dass die Kriegsmarine auf einen Krieg mit England nicht vorbereitet war (und zahlenmässig traf dies auch zu); es fanden jedoch zahlreiche Übungsfahrten und Manöver statt, die die Flotte auf einen hohen Ausbildungsstand brachten, was sich in den ersten Jahren des Konflikts als sehr wertvoll erwies. Im Mai 1939 verliess ein starkes Geschwader, darunter die Panzerschiffe «Deutschland», «Scheer» und «Spee», begleitet von den Leichten Kreuzern «Leipzig», «Köln» und «Nürnberg» und gesichert von den Zerstörern «Maass», «Beitzen», «Thiele», «Schultz», «Ihn», «Eckholt» und «Künne» sowie leichten Überwasserstreitkräften die Ostseehäfen, um Memel zu besetzen. Auf «Deutschland» waren Adolf Hitler und der Befehlshaber der Aufklärungsstreitkräfte (BdA), Hermann Densch, eingeschifft.

Zu jener Zeit gehörte Memel zu Litauen, einem der baltischen Staaten, die 1920 ihre Unabhängigkeit von Russland erlangt hatten, aber vor 1914 war die Stadt ein Teil Ostpreussens gewesen. Sie war durch den Vertrag von Versailles von Deutschland abgetrennt und dann von Litauen annektiert worden. Mit der gleichen Art von Säbelgerassel, die ihm schon das Sudetenland, die Tschechoslowakei und Österreich eingebracht hatte, zwang Hitler Litauen, das Memelland an Deutschland zurückzugeben, was am 22. März geschah. In der Tat hatte Litauen kaum eine andere Wahl – es war politisch isoliert, im Osten lag die verhasste Sowjetunion, und es hatte kaum Streitkräfte. Die litauische Marine bestand zu dieser Zeit nur aus dem ehemals deutschen Minensuchboot «Prezidente Smetona» mit seinen zwei 7,5 cm-Geschützen und ein paar Zollbooten. Die deutsche Flotte konnte daher sicher sein, dass es keine unvorhergesehenen Pannen gab. Nur wenige Tage später, noch ehe die Flotte in Memel einlief, begann die deutsche Presse ihre Kampagne gegen Polen.

Die Fahrt nach Osten wurde durch schlechtes Wetter und hohen Seegang behindert, aber am 24. März hatte das Geschwader Memel erreicht. Die grossen Einheiten ankerten in der Bucht, die Zerstörer und kleinere Einheiten legten sich im Hafen an die Kais. Das Wetter in der Ostsee blieb schlecht, und als «Künne» nach Westen in die Nordsee beordert wurde, um das Ehrengleit für den neuen «Kraft durch Freude»-Dampfer «Robert Ley» zu stellen, geriet er in einen schweren Sturm, in dessen Verlauf ein Mann über Bord gespült wurde. Trotz einer vierstündigen Suche wurde er nicht gefunden. «Künne» wurde durch Seeschlag beschädigt; unter anderem wurde sein Kutter zertrümmert, aber nach einer schnellen Reparatur lief er durch den Nord-Ostsee-Kanal nach Hamburg, wo er mit dem Passagierschiff zusammentraf. Nachdem er dieses nach Wilhelmshaven geleitet hatte, wo am 1. April in Anwesenheit Hitlers das Schlachtschiff «Tirpitz» vom Stapel lief, vereinigte «Künne» sich mit «Diether von Roeder» zum Ehrengleit für Hitler, der zu jener Zeit grosses Interesse für die Marine zeigte und eine kurze Reise nach Helgoland machte, wo wieder eine Flottenparade stattfand. Nach der Rückkehr nach Hamburg nahmen die Besatzungen der Zerstörer und des Passagierschiffes an einem Empfang teil und blieben mehrere Tage im Hafen. Weitere Ereignisse folgten; das wichtigste war die grossen Frühjahrsmanöver, die am 18. April begannen. Daran beteiligten sich «Admiral Graf Spee» (Admiral Boehm), die Leichten Kreuzer «Leipzig», «Köln» und «Nürnberg» sowie «Maass» (FdT, Konteradmiral Lütjens) und Einheiten der 1. («Beitzen», «Thiele», «Schultz») und 3. («Ihn», «Steinbrinck», «Eckholdt») Division und «Roeder»; auch U-Boote und Versorgungsschiffe nahmen teil. Wieder dampfte die Flotte nach Süden in spanische und marokkanische Gewässer, wo zahlreiche Übungen stattfanden. Während dieser Zeit hatte mindestens ein Zerstörer Probleme mit der Maschinenanlage. Mehrere spanische und marokkanische Häfen wurden besucht, darunter Ceuta, Pontevedra und Vigo. Nach Treibstoffübernahme in Vigo und Pontevedra lief das Geschwader, zu dem noch «Deutschland» gestossen war, die ebenfalls von einer Auslandsreise zurückkehrte, wieder nach Deutschland zurück, wo es am 15. Mai eintraf. Die Schiffe verteilten sich dann auf ihre Heimathäfen.

Mittlerweile hatte Hitler, nachdem er am 3. April die Wehrmacht angewiesen hatte, für den Herbst Pläne für einen Angriff auf Polen auszuarbeiten, am 28. April den deutsch-englischen Flottenvertrag und den deutsch-polnischen Nichtangriffspakt von 1934 gekündigt, was die Polen in einer wenig beneidenswerten Lage liess. Im Mai wurden jedoch in ganz Europa zahlreiche Verträge geschlossen, von denen einer der am 25. Mai in London geschlossene anglo-polnische Vertrag war. Dies beruhigte die Polen etwas, aber Hitler stand schon vor der Tür, und angesichts der Tatsache, dass die polnische Marine kaum hoffen konnte, den Ansturm der deutschen Flotte zu überleben, wurden für den Fall, dass es zu einem Krieg zwischen Deutschland und Polen kommen sollte, Pläne für eine Flucht bestimmter Einheiten der polnischen Flotte nach England gemacht. Während die politischen Manöver weitergingen, setzte die Kriegsmarine ihre Ausbildung für den Ernstfall fort – zu dem plötzlich auch die Möglichkeit eines Krieges gegen England gehörte, da die Marine- und Luftwaffenstäbe zu jenem Zeitpunkt bereits

angewiesen worden waren, Pläne für Angriffe auf die englische Schifffahrt vorzubereiten. Admiral Raeders berühmter Z-Plan, dessen Vollendung für 1947-48 vorgesehen war, lag damit in Trümmern, und es war klar, dass die Flotte mit dem, was sie hatte, in den Krieg gehen musste. Im Fall der Zerstörer bedeutete dies, dass anstatt der geplanten 68 im günstigsten Falle 22 Schiffe zur Verfügung stehen würden.

Ende Juni gingen «Künne» und «Lüdemann» von Swinemünde aus nach Norwegen, aber beim Auslaufen hatte «Künne» einen technischen Defekt, durch den das Bordnetz teilweise ausfiel, die Rudermaschine versagte und das Schiff mit der Pier kollidierte. Es ging zur Überprüfung auf eventuelle Schäden ins Dock, aber diese erwiesen sich als so geringfügig, dass der Zerstörer später am Tag doch noch auslaufen konnte. Das Hinzutreten von «Roeder» vervollständigte die 5. Division, und in den nächsten zehn Tagen fuhren die Schiffe entlang der norwegischen Küste an Stavanger und Bergen vorbei und besuchten den Loenfjord und Balholmen am östlichen Ende des Sognefjords. Auch «Karl Galster» war zu jener Zeit in Norwegen und besuchte 250 km weiter nördlich Andalsnes im Romsdalfjord. Dies sollte die letzte Fahrt der Zerstörer nach Norwegen in Friedenszeiten sein; sie würden erst acht Monate später unter wesentlich anderen Umständen zurückkehren.

KRIEGSWACHE

Am 23. August gab Hitler Befehl, dass der «Tag X», der Tag des Angriffs auf Polen, der 28. August, 4.15 oder 4.30 Uhr, sein sollte, aber durch diplomatisches Geplänkel zwischen England und Polen wurde der Termin noch einmal verschoben. Die Zerstörer übernahmen Munition und scharfe Gefechtsköpfe für ihre Torpedos und gingen dann in der östlichen und westlichen Ostsee auf Wartepositionen. «Ihn», «Steinbrinck» und «Eckholdt», die 3. Division, mit dem FdT an Bord, gingen zwischen Bornholm und der Danziger Bucht auf Position; «Beitzen», «Thiele» und «Schultz» (die 1. Division) überwachten das westliche Ende der Ostsee. Während dieser Operation verlor die Kriegsmarine ihr erstes Schiff seit der Versenkung der Hochseeflotte im Jahre 1919*.

Am 26. August stand die 1. Zerstörerdivision zu Übungs- und Kontrollfahrten östlich der Insel Bornholm. «Schultz» stand um 8.13 Uhr an jenem Morgen einige Seemeilen nordwestlich der kleinen Insel Christiansö, die etwa zehn Seemeilen östlich Bornholm liegt. Der Tag verlief ohne besondere Ereignisse, bis sich um 20.00 Uhr die Division auf den Kreuzer «Nürnberg» sammelte, auf dem sich der BdAm Vizeadmiral Densch,

Anm.d.Übers.: Hier irrt der Autor. Bereits am 26. 7. 1932 war – ebenfalls in der Ostsee – das Segelschulschiff «Niobe» in einer Gewitterbö gekentert, wobei es 69 Tote gegeben hatte.

ingeschiff hat. Die Schiffe fuhren kriegsmässig abgedunkelt. Wegen eines Schadens im Kesselraum 1 fuhr «Schultz» nur mit Kesselraum 2 und 3, bis um 21.00 Uhr der Leitende Ingenieur, Kapitänleutnant (Ing.) Winter den Kesselraum 1 wieder klar meldete. Das Geschwader blieb über Nacht zusammen und steuerte nach Anweisungen des «Nürnberg»-Kommandanten verschiedene Kurse. In der Frühe des 27., als das Geschwader gerade mit 12 Knoten Kurs 215° lief, ging auf «Schultz» über Kurzwelle ein Befehl für die 1. Division zur Beölung aus dem Tanker «Samland» ein. Das Signal muss auch Anweisung an andere Schiffe enthalten haben, an «Nürnberg» heranzuschliessen, aber unglücklicherweise wurde der volle Text nicht an den Kommandanten des Zerstörers, Korvettenkapitän Trampedach, weitergeleitet. Dieser vergewisserte sich, dass ausser der 1. Division keine anderen Schiffe in der Nähe des Kreuzers zu sehen waren und liess dann mit Kurs 115° und 17 Knoten auf den Tanker zuhalten. Wenige Minuten später, um 2.34 Uhr, wurden Steuerbord voraus zwei und Backbord voraus ein weiteres Torpedoboot gesichtet. Die Entfernung betrug nur noch 300 bis 400 m, und kaum eine Minute später ramnte «Schultz» die abgeblendete «Tiger», die sofort zu sinken begann. Der Zerstörer, selbst stark am Bug beschädigt, übernahm sofort Überlebende. Sein Vorschiff war bis zum Kollisionsschott eingedrückt, und die Tanks in der Abteilung XIV waren leckgesprungen. «Tiger» ging um 3.13 Uhr unter; zwei ihrer Besatzungsmitglieder waren tot, sechs weitere schwer verwundet. Auf dem Zerstörer war niemand zu Schaden gekommen.

Um 5.20 Uhr hatte «Thiele» «Schultz» mit dem Heck voraus im Schlepplief mit vier Knoten Kurs 200° nach Swinemünde. Nach einer halben Stunde trafen zwei Schlepper, «Jomsburg» und «Taifun», ein und übernahmen die Schlepptrosse von «Thiele», der nun U-Boot-Sicherung fuhr. Zwei weitere Schlepper, «Storm» und «Norder», kamen etwas später an und folgten dem Schlepplief. Am späten Nachmittag erschienen vier R-Boote und übernahmen von «Thiele» die U-Boot-Sicherung, und mit den im Viereck aufgestellten R-Booten schleppte sich der kleine Geleitzug nach Süden. Am 28. um 6.25 Uhr lief er in Swinemünde ein, und die Kriegswache konnte wegtreten; allerdings blieb die Flak besetzt. Am gleichen Tag ging der beschädigte Zerstörer durch das Stettiner Haff nach Stettin, wo er am 29. August um 8.00 Uhr bei den Oderwerken eingedockt wurde. Die Reparaturen dauerten bis Ende September, so dass «Schultz» am Polenfeldzug nicht teilnehmen konnte.

Zwei Tage, bevor der Krieg mit Polen offiziell ausbrach, sichteten «Ihn», «Steinbrinck», «Eckholdt» und «Heinemann» die polnischen Zerstörer «Blyskawica», «Grom» und «Burza» auf ihrem Weg von Gdynia westwärts zum Skagerrak. Nachdem sie die polnischen Schiffe eine zeitlang beschattet hatten, brachen die deutschen Zerstörer die Verfolgung ab und liefen nach Swinemünde zurück, da noch kein Kriegszustand zwischen den beiden Ländern bestand. Die polnischen Zerstörer erreichten schliesslich England, wo sie für die Royal Navy eine willkommene Verstärkung darstellten, und zeichneten sich bei Einsätzen im Mittelmeer, Atlantik und Eismeer aus. «Grom» wurde im Mai 1940 vor Norwegen durch einen Luftangriff versenkt; die beiden anderen überlebten den Krieg.

Unterdessen verflossen die letzten Stunden des Friedens, und trotz diplomatischer Aktionen in letzter Minute war der Krieg jetzt unvermeidlich. Um 6.30 Uhr am 31. August 1939 befahl Hitler als oberster Befehlshaber der Wehrmacht dem Heer, die Bereitstellungsräume für den Angriff gegen Polen zu beziehen. Um 16.00 Uhr gingen die letzten Befehle hinaus; als Angriffszeitpunkt wurde der 1. September, 4.15 Uhr festgesetzt.

6 Offensive in der Nordsee

SEPTEMBER 1939 BIS FEBRUAR 1940

Bei Ausbruch des Zweiten Weltkrieges hatte die Kriegsmarine sechzehn Zerstörer der Typen 34 und 34A und fünf des Types 36 fertiggestellt; «Anton Schmitt» sollte am 24. September in Dienst gestellt werden. Allerdings waren noch nicht alle in Dienst gestellten Zerstörer einsatzbereit. Weitere Zerstörer (mit 15 cm-Geschützen) waren in der Planung, aber nur Z 23 bis Z 26 waren noch vor Kriegsausbruch auf Stapel gelegt worden. Damit würde der magere Bestand an Zerstörern frühestens Ende 1940 verstärkt werden, wobei frühe Verluste nicht berücksichtigt waren. Wegen Reparaturen und Umbauten waren sogar nur 13 Zerstörer einsatzbereit, von denen die drei der 5. Division im Westen blieben, während der Rest der Marinegruppe Ost zugeteilt wurde.

Zu Beginn des Polenfeldzuges war nicht zu erwarten, dass der Konflikt sich nach Westen ausbreiten würde; daher konnte die Kriegsmarine zu Anfang ihre überwältigende Stärke gegen die kleine, aber zu allem entschlossene polnische Marine konzentrieren, ohne auf die Verteidigung der westlichen Seegrenzen Rücksicht nehmen zu müssen. Seebefehlshaber war der BdA, Vizeadmiral Densch; ihm war für den Polenfeldzug sein Flaggschiff «Nürnberg» sowie zwei weitere Leichte Kreuzer, «Leipzig» und «Köln», als Kreuzerverband zugeteilt. Der Führer der Torpedoboote, Konteradmiral Lütjens auf «Maass», befahlige «Thiele», «Beitzen», «Ihn», «Steinbrinck», «Eckholdt», «Heinemann», «Zenker», «Arnim» und «Lody». Dazu kamen noch sechs Schnellboote, fünf Geleitboote, 21 Minensuchboote verschiedener Typen und zehn U-Boote. Gegen diese Flotte konnte die polnische Marine unter Konteradmiral Unrug nur den Zerstörer «Wicher», den Minenleger «Gryf», die U-Boote «Orzel», «Sep», «Rys», «Wilk» und «Zbik» sowie ein paar kleine Hilfsfahrzeuge aufbieten.

Es wurde schnell klar, dass die Kriegsmarine viel zu viel aufgeboten hatte, zumal die Hauptbedrohung auf See von den polnischen U-Booten ausging, die den deutschen Kreuzern sehr gefährlich werden konnten. Erstere waren schon vor Ausbruch der Feindseligkeiten in See gegangen, und die Kreuzer, die in den beengten Gewässern vor der Küste operierten, waren leichte Ziele. Daher wurden sie zusammen mit zwei U-Booten bereits am 2. September, dem zweiten Kriegstag, nach Westen zurückgezogen. Die Zerstörer, die vor der polnischen Küste nahe Heia und der Danziger Bucht Handelskrieg führen sollten, verliessen Pillau am 1. September um 3.32 Uhr. Es war eine klare Nacht

mit leichten auffrischenden Winden aus Wordwesten und guter Sicht – ideale Bedingungen zur Entdeckung von Blockadebrechern in jenen Tagen vor der Erfindung des Radargeräts. Um 5.00 Uhr hatten die Schiffe ihre Blockadepositionen erreicht, und im Laufe des Tages hielten sie einige Schiffe an, darunter neutrale norwegische und griechische Dampfer, und untersuchten sie. Bei diesen Operationen standen die Zerstörer zeitweise nur wenige Seemeilen vor der polnischen Küste bei Heia. Polnische U-Boote standen in jenem Seegebiet, und den ganzen Tag hindurch meldeten F 7 (ein schnelles Geleitboot), «Ihn» und «Steinbrinck» mehrmals U-Boote. Letzterer wurde von «Wilk» angegriffen, aber die Torpedos gingen vorbei, und das U-Boot wurde bei einem Gegenangriff des Zerstörers durch Wasserbomben beschädigt, allerdings nur geringfügig, so dass es seine Operationen fortsetzen konnte.

Der wichtige polnische Stützpunkt Heia wurde von Unrug heldenhaft verteidigt (er kapitulierte erst am 1. Oktober), und am 3. September erhielten «Maass» und «Zenker» Order, gegen den Kriegshafen aufzuklären und die anwesenden Kriegsschiffe zu identifizieren. Sie stellten den Zerstörer «Wicher» und den Minenleger «Gryf» im Hafen fest und liefen zum Angriff an. «Maass» beschoss «Wicher», «Zenker» griff «Gryf» an; die Entfernung betrug 12.700 m. Beide polnischen Schiffe erwiderten das Feuer, unterstützt von einer Küstenbatterie von zwei oder drei 15,2 cm-Geschützen. Das polnische Feuer lag gut, was die Zerstörer zwang, Ausweichkurse zu laufen und die Geschwindigkeit auf 27 Knoten zu erhöhen; da sie auch einen Rauchschleier legten, war ihre Feuerleitung sehr behindert. Um 6.57 Uhr erzielte die Küstenbatterie einen Treffer auf «Maass» an der Steuerbord-Vorderkante des vorderen Aufbaudecks. Die explodierende Granate tötete vier Mann der Geschützbedienung, weitere vier wurden verwundet, davon einer schwer. Alle elektrischen Leitungen zum Geschütz wurden unterbrochen, aber das Geschütz blieb trotzdem einsatzbereit. Das Gefecht dauerte mit Unterbrechungen bis 7.35 Uhr an; dann beorderte der FdT die beiden Zerstörer zur Beölung nach Pillau. «Maass» hatte 77 Schuss 12,7 cm-Munition verbraucht. Das zweite Geschütz wurde mit Bordmitteln repariert, konnte aber nur noch direkt gerichtet werden; die Munitionsaufzüge konnten dagegen mit Bordmitteln nicht wieder in Gang gebracht werden.

Am 3. um 10.15 hatte «Maass» am Dalbenplatz in Pillau festgemacht, und die Toten wurden an Land gegeben, während die Verwundeten auf das Lazarettsschiff «Berlin» überführt wurden. Ein oder zwei Tage später ging «Maass» nach Swinemünde zwecks Reparatur der Munitionsaufzüge, Austausch des zweiten Geschützes und Reparatur von Kesselrohren im Kesselraum 3; durch den Kesselschaden konnte das Schiff nur noch 28 Knoten laufen. Nach den Reparaturen und Auffüllungen der Besatzung war «Maass» vom 10. September an wieder einsatzklar. Nachdem die zwei Zerstörer ihre Beschiesung abgebrochen hatten, wurde Heia aus der Luft angegriffen; bei diesem Angriff versenkten die JU 87 der 4/Trägergruppe 186 «Wicher», und die Bomber der 3/Küstenfliegergruppe 706 aus Kamp bei Kolberg erledigten den Minenleger «Gryf».

BEDROHUNG VON WESTEN

Die Lage in der Ostsee machte die Anwesenheit der Zerstörer bald überflüssig. Nur die U-Boote der polnischen Marine stellten noch eine gewisse Bedrohung dar, aber diese überliess man lieber den Minensuchern und Vorpostenbooten. Daher verlegten in den nächsten drei Wochen die 1., 3. und 5. Division durch den Nord-Ostsee-Kanal nach Cuxhaven und Wilhelmshaven, um sich der von Westen drohenden Gefahr entgegenzustellen – Grossbritannien hatte am 3. September dem Deutschen Reich den Krieg erklärt. Die 4. Flottille wurde zusammen mit einigen Torpedobooten ins Skagerrak beordert, um Handelskrieg gegen aus der Ostsee zurückkehrende britische und französische Handelsschiffe zu führen.

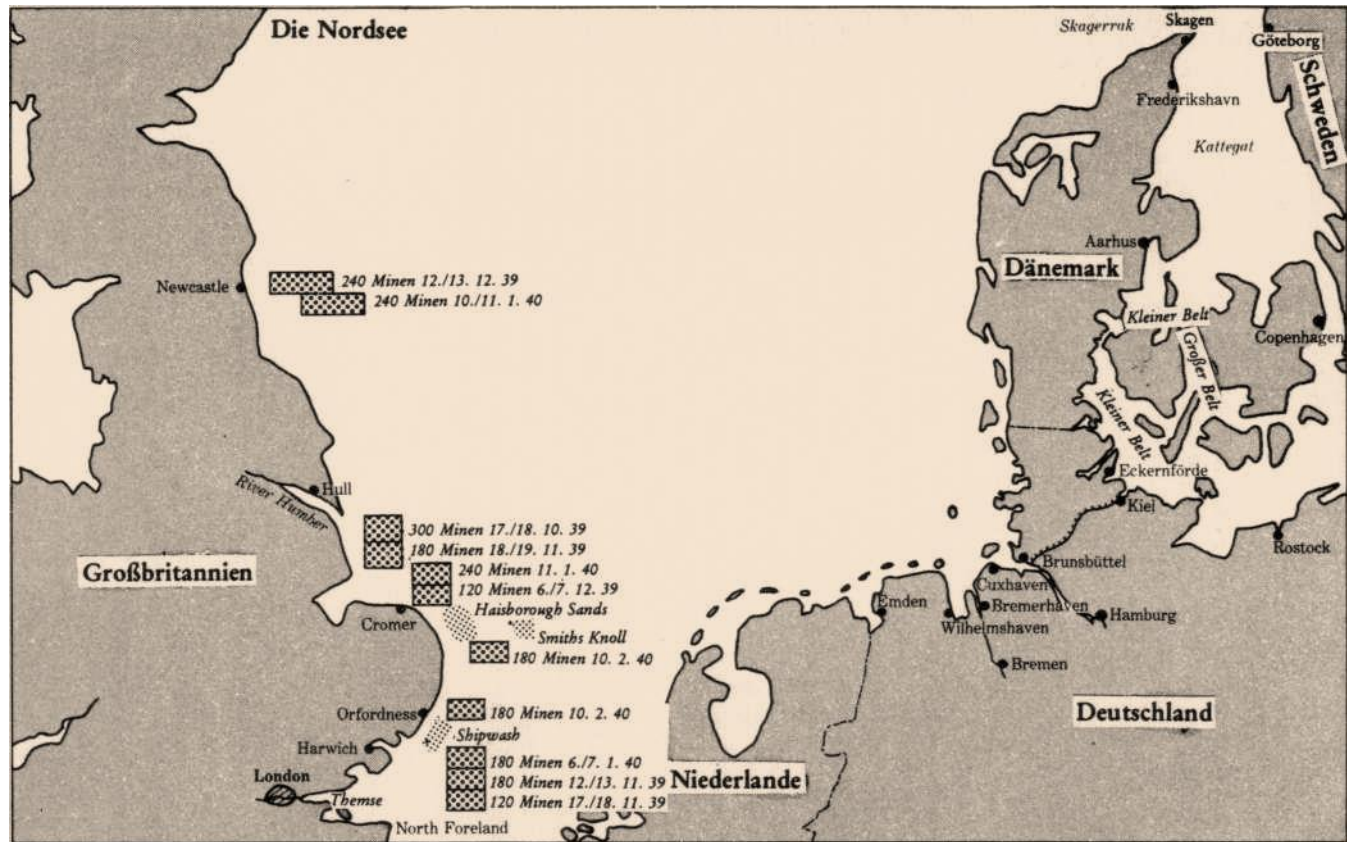
Die Hauptaufgabe der Zerstörer war jedoch, beim Legen eines defensiven Minenfeldes, des «Westwalls» zu helfen, das sich von der Insel Borkum an der deutsch-holländischen Grenze bis zur Höhe des Limfjords im Norden Jütlands erstrecken sollte. Diese Minensperre sollte die Deutsche Bucht vor Angriffen der britischen Flotte schützen. Als «Lody» am 4. September für die erste Operation dieser Art Minen übernahm, explodierte ein Räumschutzgerät, tötete zwei und verwundete sechs Männer und verursachte Schäden am Heck des Zerstörers. Am gleichen Tag griff die britische Luftwaffe erstmals die deutschen Kriegsschiffe an; «Diether von Roeder» erlitt leichte Beschädigungen durch einen Nahtreffer auf Schillig Reede vor Wilhelmshaven. Dieser Angriff von Blenheims der 107. und 110. Staffel galt eigentlich «Admiral Scheer» und «Emden», die in der Nähe vor Anker lagen. Das Panzerschiff erhielt drei Bombentreffer, die aber alle Blindgänger waren; der Kreuzer wurde durch ein abstürzendes Flugzeug beschädigt, und die angreifenden Flugzeuge erlitten schwere Verluste durch die Flak der Schiffe. Das Minenlegen begann am folgenden Tag; die Schiffe liefen am Abend aus. Sie waren in drei Gruppen unterteilt: zur Gruppe 1 gehörten die Kreuzer «Köln» und «Königsberg» und die Zerstörer «Roeder» und «Lüdemann»; Gruppe 2 bestand aus dem Aviso «Grille» und den Zerstörern «Künne» und «Galster», und zu Gruppe 3 gehörten die Minenschiffe «Roland» und «Kobra» sowie die Zerstörer «Giese» und «Riedel». Das Legen der «Westwall»-Sperrn hielt den grössten Teil der Überwasserstreitkräfte bis zum 20. September in Atem. Alles in allem waren sechzehn Zerstörer aus der 1. («Thiele», «Beitzen», «Ihn», «Steinbrinck» und «Eckholdt»), der 2. («Riedel», «Schoemann», «Heinemann» und «Maass») und der 4. Flottille («Arnim», «Lody» und «Giese») sowie von der 5. Division («Roeder», «Lüdemann», «Künne» und «Galster») eingesetzt; die meisten öfter als einmal. Ausser dem zuvor beschriebenen Unfall auf «Lody» verlief die gesamte Operation ohne Verluste. Unterdessen führten andere Zerstörer unter Führung des FdT Lütjens Handelskrieg im Skagerrak. Lütjens' Flagge wehte auf «Heidkamp», der nach Herstellung der Kriegsbereitschaft «Maass» als Führerboot abgelöst hatte. Bis zum 6. Oktober hatte die Zerstörerpatrouille, zu der zeitweise «Beitzen», «Lody», «Ihn», «Steinbrinck», «Arnim», «Giese», «Roeder», «Lüdemann» und «Galster» sowie Torpedoboote gehörten, 130 Handelsschiffe untersucht, von denen einige als Preisen nach Kiel gebracht wurden. Eine weitere wertvolle Prise entkam je-

doch. Kurz vor Mitternacht am 14. September sichtete «Beitzen» ein U-Boot, das abgeblendet dicht unter der schwedischen Küste fuhr. Der Zerstörer hielt es für ein schwedisches Boot und griff daher nicht an; es war jedoch das polnische U-Boot «Wilk» beim Durchbruch nach England. Das Boot kam sicher dort an und kämpfte erfolgreich auf englischer Seite weiter. Nach dem 30. September wurden die Streitkräfte im Skagerrak reduziert; die 5. Division («Roeder», «Lüdemann», «Künne» und «Galster») wurde nach Swinemünde detachiert, während «Heinemann», «Arnim» und «Giese» nach Kiel gingen.

Aus dem westlichen Befehlsbereich wurden «Jacobi» und «Heinemann» nach Abschluss von Reparatur- und Überholungsarbeiten in Wilhelmshaven zu Übungen und Ausbildungsfahrten in die Ostsee beordert. Als sie durch die Deutsche Bucht nach Brunsbüttel liefen, wurden die beiden Schiffe von elf Hampden-Bombern der 61. und 144. Staffel vom Fliegerhorst Hemswell angegriffen, als sie gerade südöstlich von Helgoland standen. Die Zerstörer verteidigten sich so erfolgreich mit ihrer Flak, dass der Angriff abgeschlagen wurde, und die 1. Flottille, die von der Jade aus zur Hilfestellung auslaufen sollte, konnte im Hafen bleiben. Die britischen Bomber wurden von deutschen Jägern abgefangen, die fünf Bomber abschoßen. Beide Schiffe fuhren unbehelligt weiter, passierten den Nord-Ostsee-Kanal und liefen am 1. Oktober in die Ostsee ein. Nach dem Auslaufen aus Kiel gingen sie mit Ostkurs nach Swinemünde, wo sie zusammen mit «Schultz» ihr Ausbildungsprogramm begannen. Sie mussten es jedoch bald unterbrechen, um beim Einbringen von Preisen zu helfen. Die zweite Flottille («Schoemann», «Ihn» und «Steinbrinck») führte wieder kurzzeitig zusammen mit dem Torpedobooten «Greif», «Falke» und «Albatros» zwischen dem 3. und 5. Oktober in den Ostseezugängen Handelskrieg, aber nachdem sie das Skagerrak abgesucht hatte, kehrte die Flottille über Skagen nach Wilhelmshaven zurück.

Unterdessen hatten im Nord- und Südatlantik die Panzerschiffe «Deutschland» und «Admiral Graf Spee» mit ihren Operationen begonnen, letzteres erheblich erfolgreicher als ersteres. Das Auftreten der beiden Handelsstörer forderte die Royal Navy zu äussersten Anstrengungen heraus; mit französischer Hilfe gelang es, acht Jagdgruppen aus Schlachtkreuzern, Flugzeugträgern und Kreuzern zu bilden, die die Meere zwischen Brest und Ceylon absuchten. Um der britischen Marine zusätzliche Belastungen aufzuladen, plante das OKM eine Operation, die den Druck auf die Panzerschiffe etwas mildern und die Home Fleet in eine aus U-Booten und Flugzeugen gebildete Falle zu locken. Zur Teilnahme vorgesehen waren das Schlachtschiff «Gneisenau» (Flaggschiff des Flottenchefs, Admiral Boehm), der Kreuzer «Köln» und zehn Zerstörer. Die 5. Division mit «Heidkamp» (Fdt), «Roeder», «Lüdemann», «Künne» und «Galster» passierte am 6. Oktober aus der Ostsee kommend den Nord-Ostsee-Kanal, um zur 1. Flottille zu stossen («Schultz», «Beitzen» und «Arnim»); «Lady» und «Giese» sollten auch teilnehmen, konnten aber nicht und wurden durch «Ihn» und «Steinbrinck» ersetzt, die bereits in Wilhelmshaven lagen.

Am 7. Oktober verlegte die Flottille in die Elbe, wo Preisenkommandos eingeschifft wurden; am folgenden Tag («Lüdemann») war inzwischen wegen eines Maschinenschadens



dens ausgefallen, dafür war «Steinbrinck» dazugestossen) traf die Flottille das Flaggschiff und ging in die Deutsche Bucht in See. Hier vereinigte sich der Verband mit dem Kreuzer und den restlichen Zerstörern («Riedel», «Schultz», «Arnim» und «Eckholdt»). Das Geschwader hatte Befehl, bis zur Küste von Südnorwegen vorzustossen; leichte Streitkräfte durften angegriffen, überlegenen sollte ausgewichen werden. Diese Art von Befehl sollte in den folgenden Jahren zu einer ernsten Behinderung für die Seebefehlshaber werden; in diesem Fall war er jedoch gerechtfertigt, da das ganze Unternehmen nur ein Ablenkungsmanöver war. Der Verband dampfte entlang der dänischen Küste nordwärts und wurde erst am 8. um 13.20 Uhr britischer Zeit entdeckt, als eine Hudson der 224. Staffel vom Flugplatz Leuchars ihn sichtete und meldete; zu diesem Zeitpunkt befanden sich die Schiffe auf Höhe des Lister-Leuchtturms und fuhren mit 20 Knoten nach Norden. Die britische Sichtung hatte die deutscherseits beabsichtigte Wirkung. Die Schlachtkreuzer «Hood» und «Repulse» gingen mit Kreuzern und Zerstörern von Scapa Flow in See mit Kurs auf eine Position nordwestlich von Stadlandet; leichte Kreuzer und Zerstörer des Humber-Verbands liefen zum Eingang des Skagerrak, und das Gros der Home Fleet unter Admiral Forbes begab sich nordöstlich der Shetland-Inseln auf Position. Das deutsche Geschwader fuhr weiter nach Norden, und obwohl das Coastal Command der RAF bis zum frühen Abend des 8. Fühlung hielt, konnten weder die britischen Kriegsschiffe noch die Wellingtons des Bomberkommandos herangeführt werden. Desgleichen gelang es der Luftwaffe zwar, die Engländer zu finden und anzugreifen, aber die 127 HE 11 (KG 26 und LG 1) und 21 JU 88 (1/KG 30) verursachten keine Schäden. Der Grund, warum die englischen Streitkräfte die Deutschen nicht finden konnten, war der, dass Admiral Boehm in der Nacht des 8. kehrt gemacht hatte, nachdem es ihm gelungen war, die Engländer herauszulocken. Aber obwohl er Erfolg gehabt hatte, schlug die Operation insgesamt fehl, da weder die U-Boote noch die Bomber die erhofften Erfolge errangen. Das Geschwader passierte Skagen, dampfte durch das Kattegatt nach Süden und traf am 10. sicher in Kiel ein; «Eckholdt» wurde nach Swinemünde detachiert.

GEFÄHRLICHE GEWÄSSER

Nun begann für die deutschen Zerstörer eine Zeit höchster Aktivität, die bis in den Februar des folgenden Jahres andauerte; während der Vollmondperioden fuhren sie insgesamt elf erfolgreiche Einsätze. Jeder der Zerstörer der Typen 34, 34A und 36 konnten 60 Kontaktminen tragen; mit ihrer hohen Geschwindigkeit (und ohne Berücksichtigung der Maschinenprobleme) waren sie ausgezeichnete Minenleger. Die Nordsee ist vor allem vor der englischen Küste und der Themsemündung sehr flach und daher leicht zu verminen; in diesen Gewässern fuhr ständig eine grosse Anzahl von Schiffen, die lebenswichtige Nachschubgüter und Kriegsmaterialien nach Grossbritannien brachten.

Die Gewässer waren nicht nur durch Minenkrieg, sondern auch durch Luftangriffe und Angriffe leichter Seestreitkräfte (S-Boote) gefährdet und lagen zudem nahe bei den deutschen Stützpunkten in der Ems-, Weser- und Elbmündung.

Diese Tatsachen waren der britischen Admiralität nur allzu gut bekannt, aber während man dort die Gefahren aus der Luft und von S-Booten korrekt einschätzte, wurde die Möglichkeit des Einsatzes von Überwasserschiffen als Minenleger nicht einkalkuliert, und die Minenerfolge wurden U-Booten zugeschrieben. In der Tat hatten auch U-Boote Minen gelegt. Bis Ende 1939 waren 14 U-Boote der Typen IIB und IIC damit beschäftigt, aber da jedes Boot nur acht Minen mitführen konnte, kann die Gesamtzahl, selbst wenn einige Boote mehr als eine Operation durchgeführt haben sollten, im Vergleich mit der von den Zerstörern gelegten nur verschwindend gering gewesen sein. Ein paar Minen wurden auch von Schwimmerflugzeugen des Seefliegerkommandos West gelegt, dessen überalterte He 59, He 60 und He 115 von Stützpunkten auf den Ostfriesischen Inseln aus operierten, aber diese Einsätze wurden zu einer Katastrophe für die deutsche Minenoffensive, als eine Maschine eine neue, geheime Magnetmine auf das Watt vor der Themsemündung warf, wo sie unter Lebensgefahr geborgen, entschärft und untersucht wurde. – Die von den Zerstörern gelegten Minen verursachten jedenfalls die Mehrheit der Schiffsverluste vor der britischen Ostküste bis etwa zum Februar 1940, eine Tatsache, die den Briten erst nach dem Krieg bekannt wurde, da keine der Minenunternehmen entdeckt wurde. England hatte selbst am 23. September ein Minensperrgebiet erklärt. Dies war 25 Seemeilen breit, lag 25 Seemeilen vor der Ostküste, reichte vom Humber bis zum Tyne und sollte die Küstenverkehrswege zwischen dem Tyne und der Themse schützen, auf dem lebenswichtige Kohlentransporte liefen. Da es jedoch an Minen und geeigneten Minenlegern fehlte, waren die einzigen Minen, die bis Ende 1939 in diesem Seegebiet gelegt wurden, deutschen Ursprungs; die ersten britischen Minen wurden erst im Januar 1940 geworfen.

In der Woche nach dem Vorstoss mit der «Gneisenau» versammelten sich die Zerstörer in der Marinewerft in Wilhelmshaven. «Eckholdt» kam von Swinemünde zurück, und Konteradmiral Lütjens stieß mit seinem Führerboot «Wilhelm Heidkamp» durch den Nord-Ostsee-Kanal zur Gruppe. Nach Übernahme von Minen liefen «Galster», «Eckholdt» «Lüdemann», «Roeder» und «Künne» («Heidkamp» hatte als Sicherungs- und Führerboot keine Minen an Bord) am Mittag des 17. Oktober von Schillig Reede aus. Zielgebiet war die Humber-Mündung, ein wichtiger Sammelpunkt für Küstengeleitzüge. Die Entfernung von der Jade zum Spurn Point beträgt in direkter Linie 250 Seemeilen, wozu selbst ein mit 30 Knoten laufendes Schiff acht bis neun Stunden benötigt. Um die Minen unter dem Schutz der Dunkelheit legen zu können, mussten die Zerstörer bei Tageslicht auslaufen. Damit riskierten sie natürlich vorzeitige Entdeckung, da die RAF ständig über der Helgoländer Bucht Aufklärung flog; daher wurde erst zur Täuschung ein nördlicher Kurs gesteuert, aber in der Abenddämmerung wurde der Kurs geändert, und die Schiffe liefen mit Höchstfahrt nach Westen. In den Frühstunden des 18. begannen die Zerstörer mit dem Minenlegen zwischen der Humbermün-

und dem Withernsee-Leuchtturm; «Heidkamp» fuhr Sicherung. Es passierte jedoch nichts, und nach Erledigung ihres Auftrages liefen die Zerstörer mit hoher Fahrt zu ihren Stützpunkten zurück. Ein paar Tage später, am 22., forderte die Sperre ihr erstes Opfer, einen 1.692 BRT grossen Dampfer, und insgesamt gingen sieben Schiffe, zwei britische, zwei norwegische und je ein dänisches, finnisches und schwedisches, mit zusammen 25.825 BRT durch diese Minen verloren.

Die 1. Flottille («Ihn», «Steinbrinck» und «Schultz») machte in der Folgezeit Vorpostendienst in der Deutschen Bucht, so wie ihre Vorgänger es 26 Jahre zuvor getan hatten. Die 2. Flottille («Jacobi», «Riedel» und «Schoemann»), die 5. Division («Roeder», «Künne», «Lüdemann» und «Eckholdt») sowie «Heidkamp» mit Konteradmiral Lütjens gingen in die Ostsee nach Swinemünde zu Übungsfahrten; die 4. Flottille mit «Lody», «Arnim» und «Giese» blieben im Westen, um Handelskrieg zu führen.

Am 21 Oktober wurde Lütjens versetzt, und die Stelle des Führers der Torpedoboote verwaiste. Sie wurde umbenannt in «Führer der Zerstörer» (FdZ), und der erste Stelleninhaber, Kapitän zu See Bonte, wurde am 26. ernannt und stieg mit seinem Stab auf «Heidkamp» ein, der in Swinemünde lag. Lütjens sollte 1941 als Flottenchef mit der «Bismarck» untergehen.

Schon zu diesem frühen Zeitpunkt des Krieges traten die Mängel an den Maschinenanlagen der Schiffe offen zu Tage und wurden gelegentlich sogar zu einer Gefahr für die Schiffe selbst. Ein Zwischenfall ereignete sich bei einem Vorstoss der 1. («Ihn», «Schultz» und «Steinbrinck») und der 4. Flottille («Lody», «Arnim» und «Galster») ins Skagerrak und zur norwegischen Südküste am 27./28. November 1939. Auf der Suche nach Handelsschiffen gerieten die Zerstörer in einen schweren Sturm aus Nordosten und schwere See, in der sie stark schlingerten und stampften. Wegen des Wetters war keine Luftaufklärung möglich, ohne die der Vorstoss weitgehend sinnlos wurde, und am frühen Morgen befahl die Marinegruppe West den Abbruch der Operation. Die Zerstörer drehten und liefen in schwerer See zurück, als auf «Schultz» im Kesselraum 1 ein Schnellschluss an der Hauptkesselspeisepumpe ausgelöst wurde. Der Wachhabende entdeckte sofort den Fehler und warf die Reservepumpe an, aber es war schon zu spät. Seewasser geriet in eine Turbine, die sofort explodierte. Kochend heisser Dampf füllte den Kesselraum. Die Kriegswache konnte aus dem Inferno entkommen, wenn auch der Stabsmaschinist später an seinen Verbrennungen starb. In dem mit Dampf gefüllten Kesselraum war ein Bilgepumpenventil offengelassen worden, und der verlassene Raum begann vollzulaufen. Wasser lief in die beiden anderen Kesselräume und verursachte zahlreiche Kurzschlüsse. Die Befehlsübermittlung brach zusammen, und zu allem Übel verloren die verbliebenen Kessel an Druck.

Um 22.05 hatte sich der Kesseldruck auf 35 kg/cm² halbiert, und die Lage war verzweifelt: das Schiff rollte ohne Antrieb in der Schweren See, ankern oder abschleppen war nicht möglich, und die Besatzung konnte sich kaum auf den Beinen halten, während sie versuchte, die Schäden zu beheben. «Schultz» war hilflos. Zum Glück konnten die Kessel in Raum 3 wieder angezündet werden, und dem Stabsobermaschinisten dort ge-

lang es, den Druck langsam wieder hochzufahren, so dass 40 Minuten später genügend Dampf für eine Turbine vorhanden war. Damit konnte der Zerstörer wieder 17 Knoten laufen und war gerettet. Er schlich quälend langsam nach Deutschland zurück und in die Werft; die Reparaturen dauerten bis Ende Januar 1940.

KÜSTENKRIEG

Die beiden nächsten Minenunternehmen, die in den Nächten vom 8. zum 9. und 10. zum 11. November durch die 5. («Galster», «Lüdemann» und «Künne») und 6. Division («Eckholdt» und «Ihn») sowie die 2. Flottille («Jacobi», «Riedel» und «Schoemann») unter der Führung des FdZ gegen die Themse- und Humbermündung durchgeführt werden sollten, fielen wegen Maschinenschadens auf «Künne» aus, dessen Treiböl durch Seewasser verunreinigt war. Dann folgte eine Anzahl erfolgreicher Operationen, beginnend mit einem Einsatz von «Heidkamp», «Lüdemann», «Künne», «Galster», «Giese», «Riedel» und «Schoemann» unter Führung des FdZ in der Nacht vom 12. auf den 13. November gegen die Themsemündung. Alle Boote ausser «Heidkamp» trugen Minen; dieser war Führerboot. Die 2. Flottille («Giese», «Riedel» und «Schoemann») musste wegen Maschinenzusammenbrüchen umkehren, wobei «Giese» die beiden Havaristen geleitete, aber die übrigen vier Zerstörer fuhren weiter bis North Foreland, zu den Goodwin Sands und dem Tongue-Feuerschiff durch die drei Fahrrinnen – «South», «Edinburgh» und «Sunk» –, die zur Themsemündung und nach London führen.

Die meisten der Minen waren Magnetminen, ein neuer Typ, der auf dem Meeresboden lag. Die deutsche Kriegsmarine hatte grosse Anstrengungen unternommen, um diesen Minentyp frontreif zu machen, aber bei Kriegsausbruch waren nur 1'500 vorhanden; von den normalen Kontaktminen lagen dagegen über 20.000 Stück bereit. Der Versuchung, diese verheerende neue Waffe, gegen die es bis dato kein Gegenmittel gab, einzusetzen, ehe sie in genügender Stückzahl vorhanden war, konnten die Deutschen nicht widerstehen, mit der unvermeidlichen Folge, dass sie in geradezu lächerlichen Stückzahlen geworfen wurde. Dies gab nicht nur den Briten den Hinweis, dass eine neue Waffe verwendet wurde, sondern lieferte ihnen auch ein unbeschädigtes Exemplar, an dem sie Räummethoden entwickeln konnten.

Die Magnetmine reagiert auf senkrechte Veränderungen im Magnetfeld, die eintreten, wenn ein Schiff über sie hinwegläuft. Sie konnte sowohl durch einen magnetischen Nord- als auch einen Südpol ausgelöst werden (war also bipolar) und arbeitete bei einer Feldstärke von 5 bis 30 Milligauss. Spätere Ausführungen enthielten Einrichtungen, die das Räumen erschweren sollten. Dazu gehörte ein Verzögerungsmechanismus, der die Mine erst scharf machte, wenn eine vorher eingestellte Zeituhr abgelaufen war; während dieser Zeit war eine Räumung nur durch Sprengmittel möglich. Es gab auch einen «Schiffszähler», der die Mine erst aktivierte, nachdem eine gewisse Anzahl anderer Schiffe unbehelligt passiert hatten.

Diese Mechanismen konnten gemeinsam oder getrennt benutzt werden, und es war klar, dass Magnetminen, wenn sie zusammen mit Kontaktminen ausgelegt wurden, die dazu noch mit Minensuchleinen-Sprenggeräten ausgerüstet waren, den Minensuchverbänden schwer zu verdauende Probleme präsentierten. Während des Vorstosses am 12./13. November legten die drei Zerstörer-Minenleger im «Edinburgh» und «South»-Fahrwasser 288 Magnetminen, die den Verkehr zur Themse schwer behinderten; ein paar Nächte später, am 17./18. November, verminten «Arnim» und «Galster» unter Geleit von «Künne» das «Sunk»-Fahrwasser mit weiteren 180 Magnetminen. Um die Monatsmitte wurde die Lage bedrohlich: nur ein Fahrwasser war offen, und der Verkehr war fast, wenn auch nicht ganz, zum Erliegen gekommen. Im November gingen 120.958 BRT an Schiffsraum unter, davon etwa 79.000 BRT (23 Schiffe) durch die von den Zerstörern gelegten Minen. Zu den gesunkenen Schiffen gehörten die britischen Zerstörer «Blanche», der am 13. November in der Themse-Mündung beim Tongue-Feuerschiff auf eine Mine lief, und «Gypsy», der eine Woche später vor Harwich nach einem Minentreffer sank. «Blanche» hatte das zweifelhafte Privileg, der erste britische Zerstörerverlust des Krieges und der erste Verlust auf dem betreffenden Minenfeld zu sein. Nachdem die deutschen Zerstörer ihre Minen erfolgreich losgeworden waren, liefen sie mit Höchstfahrt nach Hause zurück. Vor der Terschelling-Bank wurden sie von den Kreuzern «Leipzig» und «Nürnberg» sowie den Torpedobooten «Leopard», «Seeadler», «Illtis», und «Wolf» von der 6. Flottille aufgenommen. Diese Praxis, Zerstörer durch Kreuzer aufnehmen zu lassen, sollte noch vor Jahresende ernste Konsequenzen für die Kriegsmarine haben.

Die Minenoperationen gingen weiter; während die einlaufenden Zerstörer an ihren Piers festmachten, übernahm bereits die 4. Flottille, bestehend aus «Steinbrinck», «Lody» und «Eckholdt», Minen für eine für die folgende Nacht (18./19.) angesetzte Operation gegen die Humber-Mündung. Auch diese Operation blieb unentdeckt und verlief erfolgreich; es sanken sieben Schiffe mit zusammen 38.710 BRT, darunter der polnische Passagierdampfer «Pilsudski» (14.294 BRT). Die Zerstörer wurden von «Leipzig» und den Torpedobooten aufgenommen und nach Wilhelmshaven geleitet. Im November wurden von den Zerstörern keine Minen mehr gelegt; stattdessen wurden die Schiffe zum Handelskrieg im Skagerrak und zum Schutz der Schlachtschiffe «Scharnhorst» und «Gneisenau» eingesetzt, die während eines Vorstosses vom 21. bis zum 27. November den britischen Hilfskreuzer «Rawalpindi» versenkten.

LEICHTE ZIELE

Anfang Dezember gab es einige Umorganisationen in der Zerstörerwaffe. Aus der vorhandenen 4. und 5. Division wurde unter dem Kommando von Fregattenkapitän Hans-Joachim Gadow die 3. Zerstörerflotte gebildet; alle Schiffe der Flottille («Roeder», «Künne», «Galster», «Schmitt» und «Lüdemann») gehörten zum Typ 36. Diese

Flottille sollte noch kürzer bestehen als ihre Vorgänger, denn bis auf «Galster» gingen alle Schiffe im April des folgenden Jahres beim Norwegenunternehmen verloren.

Die Bedeutung des Schiffsverkehrs entlang der britischen Ostküste war dem deutschen Oberkommando nicht entgangen, und es wurden weitere Massnahmen gegen ihn eingeleitet. Wieder waren Minen die offensichtliche Waffe, und ein weiterer Zerstörervorstoss in dieses Seegebiet wurde geplant. Für diese Unternehmung wurden die Zerstörer «Lody», «Giese» und «Arnim» abgestellt; Führer war der Chef der 4. Flottille, Fregattenkapitän Bey auf «Lody»; dieses Schiff war Sicherungsboot. Nach einem entsprechenden Befehl des FdZ am 4. Dezember liefen die Zerstörer am Morgen des 6. aus der Jade aus. Das Wetter war ruhig und der Himmel bedeckt, als die Zerstörer in leichtem Dunst einen Scheinkurs zum «Punkt I» steuerten. Zur Erklärung sei hier gesagt, dass die deutsche Kriegsmarine zum Zweck der Positionsangabe eine Karte mit aufgelegtem Gitternetz verwendete, so dass ein Schiff an Stelle von Länge und Breite nur zu melden brauchte, es stehe z.B. im «Quadrat 8231». Es gab zwar andere Quadrate mit der gleichen Nummernzuteilung, aber wenn Zweifel möglich waren, konnte der volle Code angegeben werden. «AN 8231» war ein Quadrat in der südlichen Nordsee, «AF 8231» lag dagegen nordwestlich von Kristiansand in Norwegen. Dieses System war ziemlich sicher, so lange der Gegner nicht eine Kopie der Gitternetzkarte besass. Bei Einsätzen der hier geschilderten Art wurden zusätzlich Navigationspunkte benannt, die das Operationsgebiet abgrenzten und sozusagen als Wegweiser dienten. Diese wurden als «Punkt I», «Punkt II usw. bezeichnet, erhielten aber auch oft Namen, vorzugsweise von deutschen Städten. So hiess Vardo nahe dem Nordkap im Jahre 1941 «Berlin»; «Leipzig» war ein Punkt in See 69° 23' N 35° 08' E im gleichen Operationsgebiet.

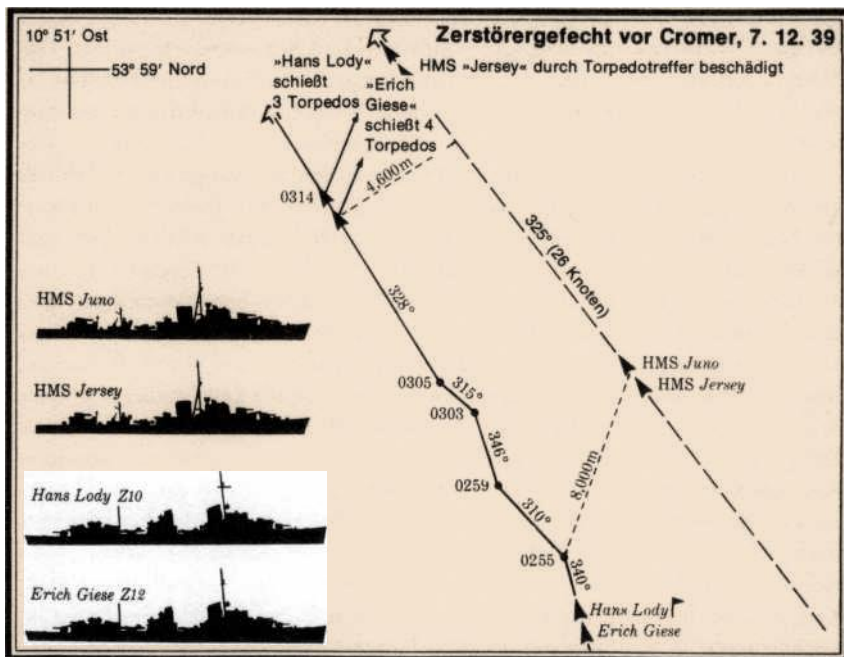
Vom «Punkt I» fuhren die Zerstörer durch den minenfreien Kanal «Rot» entlang der ostfriesischen Inseln zum «Punkt II», etwa 20 Seemeilen westnordwestlich der Insel Terschelling; von dort fuhren sie auf mehr westlichen Kursen zum «Punkt III», etwa 40 Seemeilen vor dem Wash. Zu diesem Zeitpunkt hatte «Arnim» Kesselschäden und musste zwei Kessel abstellen; ausserdem fielen ein Kesselraumfilter und ein Generator aus, so dass der Flottillenchef um 18.35 Uhr die Rückkehr des Zerstörers befahl. Er beschloss, nur mit «Giese» weiterzumachen, da aber nun weniger Minen zur Verfügung standen, verlegte er den Anfangspunkt der zu legenden Sperre. Diese sollte nun etwa 4.2 Seemeilen vom Cromer-Leuchtturm entfernt beginnen; dieser peilte in 271,5°. Der Kurs wurde nach Backbord geändert, um die verschiedenen Navigationspunkte zu passieren, dann war die Wurfstelle («Punkt Y») erreicht. Unterwegs wurden mehrere abgeblendete Schiffe, Wachboote oder Handelsschiffe gesichtet, aber die deutschen Boote blieben unentdeckt. Kurz nach Mitternacht wurden bei klarem Sternenhimmel und leichtem Dunst über der Küste westlich vom Cromer Knoll-Feuerschiff zwei weitere abgeblendete Fahrzeuge gesichtet, die sich näherten. Um 2.05 Uhr drehten diese Schiffe plötzlich ab, und die deutschen Schiffe befürchteten schon, entdeckt worden zu sein, aber obwohl die Sicht neun Seemeilen betrug, war dies nicht der Fall. Dies war ein Glück für die deutschen Zerstörer, denn es kann als sicher gelten, dass die abgeblende-

ten Schiffe die britischen Zerstörer «Jersey» und «Juno» waren, die das Seegebiet zwischen dem Humber und Outer Dowsing überwachten. Sie hatten am 6. Dezember die Humber-Mündung verlassen, und bei einer Entdeckung wäre «Giese» in einer wenig beneidenswerten Position gewesen, denn er hatte seine Minen noch an Bord. Während der Nacht vom 6. zum 7. Dezember hatten die britischen Zerstörer den ihnen zugewiesenen Seeraum abpatrouilliert, waren mit Kurs 145° zum Haisborough-Feuerschiff gelaufen und waren dann mit Kurs 325° zurückgedampft. Am südlichsten Punkt ihrer zweiten Patrouillenfahrt waren sie von den Eindringlingen gesichtet worden.

Um 2.12 Uhr begann das Minenlegen; da die Küstenbefeuerung abgeschaltet war, war es etwas schwierig, den Anfangspunkt zu finden, aber glücklicherweise war das nur drei Seemeilen entfernte Haisborough-Feuerschiff nur teilweise abgeblendet, ebenso wie eine Leuchttonne östlich vom Cromer-Leuchtturm. Trotz der Nähe des Feuerschiffs und des Lärms von zwei vorzeitigen Minendetonationen gaben die Briten keinen Alarm, und um 2.39 Uhr war das Legen ohne weiteren Zwischenfall beendet. «Giese» schloss an den im Norden stehenden «Lady» heran. Die Sicht wurde besser, vor allem im Norden und Nordosten, und um 2.55 Uhr, als die beiden Zerstörer abliefen, wurden in 10° zwei abgeblendete Schiffe in etwa 8'000 m Entfernung gesichtet. Nach einigen Minuten waren sie im Feuerleitgerät auf der Brücke richtig als Zerstörer erkannt. Da er für einen Torpedoangriff in einer ungünstigen taktischen Position stand, lief Bey mit erhöhter Geschwindigkeit zum laufenden Gefecht auf, «Lady» voran, dahinter in Kiellinie «Giese».

Um 3.10 Uhr waren die Zerstörer in Angriffsposition; der Abstand war auf 4'600 m gefallen, und die Zieldaten konnten in die Torpedorechner eingegeben werden. «Lady» nahm sich das führende englische Boot, «Juno», zum Ziel, «Giese» übernahm «Jersey», und um 3.14 Uhr feuerten die deutschen Zerstörer drei bzw. vier Torpedos. «Giese» hatte seine Schussdaten bei einer Geschwindigkeit des Ziels von 26 Knoten und einer Entfernung von 4'600 m berechnet; der Fächer wurde mit einem Vorhaltewinkel von 20° und einer Streuung von 5° mit 40 Knoten geschossen. «Lady» schoss seine Torpedos mit einer Tiefeneinstellung von 3 m, was wohl die Ursache dafür war, dass sie ihr Ziel verfehlten, da die Zerstörer der J-Klasse nur einen Tiefgang von 2,7 m hatten. (Siehe hierzu auch die Kommentare über Torpedos und Magnetpistolen in Kap. 4.) «Giese» jedoch traf sein Ziel. Einer seiner Torpedos traf «Jersey» an Backbord querab vom achteren Torpedorohrsatz in den Treibölbunker und den Getrieberaum. Das auslaufende Öl geriet sofort in Brand, wodurch das Achterschiff abgeschnitten wurde. «Juno» eilte seinem angeschlagenen Kameraden zu Hilfe und legte dabei einen Rauchschleier; unterdessen setzte «Jersey» das Walboot aus, um die achtern eingeschlossenen Männer und den Schiffsarzt zu retten.

Auf den zwei deutschen Zerstörern, die immer noch unentdeckt waren, erwog man kurz einen weiteren Angriff mit der Artillerie, aber angesichts des weiten Heimwegs und der Tatsache, dass die britischen Schiffe an einen U-Boot-Angriff glaubten, entschied Bey dagegen. «Juno» muss jedoch weiter ein gutes Ziel geboten haben, und es



ist unverständlich, warum nicht weitere Torpedos geschossen wurden. «Giese» mag wegen ihrer Minenladung nur vier Torpedos an Bord gehabt haben, aber «Lody» muss die volle Torpedoausrüstung getragen haben. Die Schiffe drehten ab und liefen mit hoher Fahrt durch die Nordsee zurück; um 13.35 passierten sie die Minensperren vor der Jade und waren in Sicherheit. «Giese» ging dann zusammen mit «Arnim» zur Überholung zur Germaniawerft nach Kiel; bei letzterem war zuvor bei der Werft des Norddeutschen Lloyd in Bremerhaven die bei der Unternehmung am 7. zusammengebrochene Maschine repariert worden.

Unterdessen hatte in der Nordsee «Juno» im Laufe des Vormittags «Jersey» in Schlepp genommen und Kurs auf den Humber genommen. Der Schlepper «Yorkshireman» half bei der Einbringung des schwer beschädigten Zerstörers nach Immingham. Dort wurde er bei der Firma Humber Graving Dock behelfsmässig repariert und einen Monat später nach Hull verholt, wo das Schiff bis zum 23. Februar 1940 bei der Werft Amos Smith & Co repariert wurde.

EINE KRITISCHE LAGE

Auf den Geleitzwegen von der Themse nach Schottland gab es drei Knotenpunkte. Zwei davon waren bereits vermint, und nun sollte der dritte an die Reihe kommen. Sammelpunkt für die zwischen November 1939 und Februar 1940 südwärts gehenden Ostküstenkonvois war die Tyne-Mündung, und sie wurde mehr als einmal von den deut-

schen Zerstörern bedacht. Die erste Operation fand in der zweiten Dezemberwoche statt und wurde von fünf Schiffen durchgeführt. Das Führerschiff «Künne» (FdZ) trug keine Minen und war Sicherungsboot. Die eigentliche Minenlegegruppe bestand aus den Zerstörern «Steinbrinck», «Heinemann», «Ihn» und «Beitzen», die mit je 60 Kontaktminen beladen waren.

«Künne» lief am 12. Dezember von Wilhelmshaven aus, dampfte die Jade hinab und vereinigte sich auf Schillig Reede mit «Steinbrinck» und «Heinemann»; später am Tag, als dieser Verband durch die Deutsche Bucht lief, stiessen «Ihn» und «Beitzen» dazu. Nach den üblichen Scheinkursen während des Tages überquerten die Zerstörer mit hoher Geschwindigkeit die Nordsee und legten ohne Zwischenfälle vor dem Tyne ihre Minen. Es erscheint unverständlich, dass in diesem Stadium des Krieges, nachdem die Probleme in der Themse- und Humbermündung längst bekannt waren, im Küstengebiet des Tyne noch alle Leuchtfeuer brannten, so dass die Zerstörer mit Hilfe der Leuchtfeuer auf der Coquet-Insel, dem Curry Point, North Shields und anderswo ihre Positionen genau bestimmen konnten. Auf dem Rückweg liefen die Zerstörer mit hoher Fahrt zum Eingang des Skagerrak, wo sie, wie üblich, von den Kreuzern des Befehlshabers der Aufklärungstreitkräfte aufgenommen und nach Deutschland zurückgeleitet wurden.

Wieder zeigte sich die Anfälligkeit der Zerstörer gegen Maschinenschäden, denn kurz nach Antritt der Rückfahrt entstand auf «Heinemann» ein Brand im Turbinenraum 2, zu dessen Bekämpfung das Schiff stoppen musste. «Steinbrinck» hielt sich über eine Stunde lang in der Nähe, während auf «Heinemann» Feuerlöschtrupps versuchten, den Brand unter Kontrolle zu bekommen. Auf der anderen Seite der Nordsee wartete das Kreuzergeschwader, bestehend aus den Leichten Kreuzern «Nürnberg», «Leipzig» und «Köln», auf die Rückkehr der Zerstörer. Nicht weit entfernt, unsichtbar unter der Wasseroberfläche, stand ein weiterer, allerdings ungebetener, Teilnehmer an dem Treff: das britische U-Boot «Salmon».

«Salmon» (Kapitänleutnant Bickford) hatte neun Tage zuvor vor Stavanger U 36 torpediert, und nun, in der Morgendämmerung des 13., sichtete es auf grosse Entfernung die Kreuzer. Zuerst schien es, als ob sie ausser Reichweite bleiben würden, aber dann gab eine Kursänderung die Möglichkeit zum Angriff. Gerade waren zwei He 115-Schwimmerflugzeuge als U-Boot-Abwehr-Eskorte zu den Kreuzern gestossen, als Bickford auf grosse Entfernung sechs Torpedos losmachte. Um 11.24 wurde die unglückliche «Leipzig» von einer Torpedodetonation mittschiffs erschüttert, die ihren vorderen Kesselraum zerstörte. Admiral Lütjens befahl eine Drehung von 90° in die Laufbahn weiterer zu erwartender Torpedos hinein, aber als zwei weitere Torpedos gesichtet wurden, kamen diese aus einem Winkel, bei dem die Kreuzer ihnen den Steuerbordbug zuwendeten. Trotz des sofortigen Befehls, hart nach Backbord zu drehen, traf einer der Torpedos und riss «Nürnberg» den Bug ab. Jetzt waren die drei Kreuzer, zwei von ihnen beschädigt, in einer kritischen Situation. «Salmon» war jedoch nach den Schüssen tief getaucht, um den erwarteten Gegenangriff der Flugzeuge auszuweichen, und schoss keine weiteren Torpedos.

Die fünf Zerstörer, die unterdessen versehentlich um 11.20 Uhr von eigenen Flugzeugen angegriffen worden waren, standen noch 130 Seemeilen entfernt und erhielten die Nachricht vom Angriff auf die Kreuzer ungefähr gegen Mittag. Sie erhielten Order, so schnell wie möglich zu den Kreuzern zu stossen, aber wenig später mussten «Ihn» und «Steinbrinck» wegen Maschinenschäden und Verschmutzung des Heizöls nach Wilhelmshaven detachiert werden. Die übrigen Zerstörer erreichten die Kreuzer um 13.57 Uhr und bildeten zusammen mit zwei Geleitbooten der F-Klasse und vier M-Booten einen U-Boot-Schirm.

Das Geleit dampfte mit den beschädigten Kreuzern im Zickzackkurs entlang der dänischen Küste nach Süden in Richtung Elbmündung und Sicherheit, aber ehe es dort ankam, wurde es von einem anderen britischen U-Boot, H.M.S. «Ursula», Kapitänleutnant Phillips, gesichtet, das in den gefährlich flachen Gewässern vor der Elbmündung auf Position lag. Das Boot tauchte unter den Zerstörern durch und schoss auf geringe Entfernung eine Salve von sechs Torpedos auf «Leipzig», die zu diesem Zeitpunkt 8 Seemeilen südlich Helgoland stand. Zwei der Torpedos trafen um 12.33 Uhr das Geleitboot F 9, das drei Minuten später mit fast der gesamten Besatzung unterging. «Beitzen», der nächste Zerstörer, stand nur 400 m vom Explosionsort entfernt, hatte aber keine Torpedolaufbahnen gesehen. Er bekam Order, keine Wasserbomben zu werfen, sondern Überlebende zu retten. 15 Überlebende, die meisten davon – was sehr ungewöhnlich ist – Maschinenpersonal, wurden von den Geleitfahrzeugen aufgefischt.

Während der Rest des Geleits weiterdampfte, suchten «Beitzen» und «Heinemann» nach dem U-Boot, aber ohne Erfolg. «Ursula» war in der Tat auf Seerohrtiefe gekommen, um sich das Ergebnis ihrer Torpedoschüsse anzusehen, hatte die beiden Zerstörer entdeckt und war schnell wieder weggetaucht, um sich dann still davonzumachen. Nach einiger Zeit gaben die Zerstörer die Jagd auf und folgten ihren Kameraden nach Wilhelmshaven.

Das Endergebnis dieses Minenunternehmens war also etwas gemischt für die deutsche Seite. Zwar sanken auf den Minen elf Schiffe mit zusammen 18.979 BRT, aber dagegen waren zwei Leichte Kreuzer schwer beschädigt worden, von denen einer, «Leipzig», nie mehr als Kampfschiff eingesetzt werden konnte, und ein Geleitboot war gesunken. Der Einsatz von Kreuzern als Geleit für Zerstörer führte überdies zu einer ersten Meinungsverschiedenheit zwischen Admiral Raeder und dem Flottenchef, Admiral Boehm, in deren Gefolge letzterer von seinem Posten zurücktrat.

EIN ENTTÄUSCHENDER «DOPPELSCHLAG»

Vor Jahresende war noch eine weitere Minenunternehmung geplant. Am 18. Dezember verliess die 1. Flottille mit «Ihn», «Eckholdt» und «Schoemann» Wilhelmshaven zu einem Vorstoss gegen das Fahrwasser vor Orfordness. Zu jenem Zeitpunkt waren alle Leuchtfeuer in der Themsemündung und ihren Zufahrten gelöscht. Daher konnten die

Zerstörer, als sie vor der englischen Ostküste eintrafen, ihre Positionen nicht mit der zum Minenlegen erforderlichen Genauigkeit bestimmen, und sie brachen das Unternehmen ab. 1939 fanden keine bedeutenderen Operationen mehr statt: mehrere Boote lagen in der Werft, einige machten Vorpostendienst in der Deutschen Bucht, und der Rest machte Versuchs- und Ausbildungsfahrten in der Ostsee.

Im Neuen Jahr wurden die Minenoperationen wieder aufgenommen, und erstes Ziel war wieder die Themsemündung. Am 6. Januar übernahmen «Steinbrinck», «Eckholdt» und «Ihn» (1. Flottille) vom Tender «Lauting» Minen und liefen aus Wilhelmshaven aus, um sich mit ihrer Sicherungsgruppe, bestehend aus «Galster» (FdZ), «Beitzen» und «Schoemann», zu vereinigen. Das Minenlegen verlief ohne Zwischenfälle; etwa 170 Magnetminen wurden gelegt, und die Zerstörer kehrten wieder unentdeckt zurück. In der Folgezeit sanken auf dieser Sperre sechs Handelsschiffe mit zusammen 21.617 BRT sowie der Flottillenführer «Grenville», mit dem am 19. Januar vier Offiziere und 73 Seeleute untergingen.

Die zweite Operation des Jahres war ein Doppelschlag mit gleichzeitigen Minenunternehmungen gegen Newcastle und Cromer. Daran beteiligten sich «Heidkamp» (FdZ), «Eckholdt», «Schmitt», «Galster», «Beitzen» und «Ihn», die letzten vier beladen mit Minen für die Zufahrtswege nach Newcastle. Die 4. Flottille, bestehend aus «Heinemann», «Zenker» und «Koellner», sollten das Fahrwasser vor Cromer verminen. Abgesehen von den üblichen Maschinenschäden verliefen beide Operationen glatt; diesmal hatte «Ihn» Kesselrohrrisse, die seine Höchstgeschwindigkeit auf 27 Knoten reduzierten, und er wurde unter Geleit von «Beitzen» nach Hause geschickt. Es wurden insgesamt 345 Kontaktminen gelegt. Die Ergebnisse der Sperre vor Newcastle waren enttäuschend; ihr fiel nur am 11. Januar der Fischdampfer «Lucida» (251 BRT) zum Opfer. Vor Cromer waren die Minen etwas erfolgreicher; hier sanken drei Frachter mit zusammen 11.153 BRT.

Dann brach der Winter herein, und der Winter 1939/40 war besonders hart. In einigen Flussmündungen war das Eis meterdick, und vor der englischen Küste froh das Meer zu. Auf der deutschen Seite war die Lage eher noch schlechter. Die Elbe, Weser und Jade waren alle durch Treibeis verstopft, das die Schiffsbewegungen und die Operationen der Kriegsschiffe behinderte. Die alten, aus der Vor-Dreadnought-Zeit stammenden Linienschiffe «Schleswig-Holstein» und «Schlesien» wurden zu Eisbrecherdiensten herangezogen, aber viele Schiffe blieben in der Ostsee eingeschlossen, und die Ausbildungsprogramme konnten vorübergehend nicht durchgeführt werden. Das Eis behinderte auch die wichtige Untersuchung der Torpedokrise, da die meiste Arbeit an den Torpedos bei der Torpedoversuchsanstalt in Eckernförde, nahe der dänischen Grenze, durchgeführt wurde. Dies sollte sich noch einige Zeit negativ auf die Erfolge der U-Boote auswirken und mag auch dazu beigetragen haben, dass beim Norwegenfeldzug kaum Torpedoerfolge erzielt wurden.

Angesichts der Wetterverhältnisse ist es daher kaum überraschend, dass die für die Nächte des 17./18. Januar und 7./8. Februar geplanten Vorstöße schon kurz nach dem

Auslaufen abgebrochen wurden. Schwere Vereisungen, Schnee und rauhe See machten das Aufstellen von Minen auf den Zerstörern zu einer gefährlichen Sache, ganz zu schweigen vom Minenlegen. Der Sturm beschädigte die Schiffe, und Minen wurden über Bord gespült. Dennoch konnten im Februar zwei Operationen durchgeführt werden, beide am 9./10. Bei der einen verminten «Eckholdt», «Beitzen» und «Schultz» das Seegebiet vor Shipwash mit 110 Magnetminen, auf denen sechs Schiffe mit 28.496 BRT sanken und ein weiteres beschädigt wurde. Bei dem zweiten verminten in der gleichen Nacht «Heinemann», «Zenker» und «Koellner» das Fahrwasser vor Cromer Knoll beim Haisborough-Feuerschiff mit 157 Kontaktminen, durch die drei Schiffe mit 11.855 BRT ihr Ende fanden. Beide Unternehmungen wurden durch eine aus «Heidkamp», «Riedel» und «Schoemann» bestehende Sicherungsgruppe gedeckt. Dies sollte die letzte offensive Minenunternehmung gegen die englische Ostküste sein, denn die für den 15. Februar geplante Operation musste wieder wegen der Wetterverhältnisse ausfallen.

An diesen frühen Vorstößen war fast die gesamte verfügbare Zerstörerstreitmacht der Kriegsmarine beteiligt. Von 22 vorhandenen Schiffen nahmen 17 teil: «Eckholdt» fünfmal, «Künne» und «Heidkamp» je viermal, und «Beitzen», «Heinemann», «Ihn» und «Galster» je dreimal.

Damit endete eine Erfolgsserie, wie sie den Zerstörern nie wieder beschieden sein sollte. Auf einer Woge von Selbstvertrauen und Optimismus erwarteten die Besatzungen das Jahr 1940, in dem sie sicherlich weitere Lorbeeren erringen würden. Dies sollte jedoch nicht der Fall sein, und obwohl die Schiffe im Verlauf des Krieges noch häufig Minen legten, sind die Ergebnisse nicht mit denen der ersten fünf Kriegsmonate vergleichbar. Nach 1941 waren die meisten, wenn nicht alle Minensperren defensiver Natur, da sich das Kriegsglück unwiderbringlich gegen Deutschland wendete. Nachdem sie den Krieg so erfolgreich begonnen hatten, sollten die Zerstörer nun zwei Niederlagen erleiden, von denen sie sich nie wieder völlig erholen würden.

7 «Wikinger» und «Weserübung»

FEBRUAR BIS APRIL 1940

Die Nordsee war immer sehr fischreich und wurde von alters her von den Fischereifloten zahlreicher Länder befischt, darunter natürlich auch Grossbritannien. Auch im Krieg gingen die britischen Trawler vor der Ostküste ihrer lebenswichtigen Tätigkeit nach und beschafften Lebensmittel für das im Krieg befindliche und hart bedrängte Land. Die beliebtesten Fischgründe befanden sich auf der Doggerbank, einer etwa 90 Seemeilen vor der britischen Ostküste liegenden Untiefe, und bei ihren zahlreichen Bombenangriffen und Aufklärungsflügen über die Nordsee hinweg hatte natürlich auch die deutsche Luftwaffe diese Ansammlung von Fischereifahrzeugen beobachtet und der Marinegruppe West gemeldet. Die Fischereiflotte war schon für sich allein ein lohnendes Ziel für einen Angriff, aber die Aufklärungsmeldungen berichteten auch über verdächtiges Verhalten einiger der Boote, das darauf hindeutete, dass sie mit U-Booten zusammenarbeiteten. Dies schien wie ein Rückfall in die Tage des Ersten Weltkrieges, als nach Angriffen deutscher U-Boote auf die schutzlosen Fischerboote einige grössere Boote Schleppergeräte für kleinere U-Boote eingebaut bekamen, meist für eines der kleinen C-Klasse. Wenn die Fischereiflotte bedroht war, konnte das U-Boot losgeworfen werden und seinerseits gegen den Angreifer vorgehen. Gelegentlich wurde im Ersten Weltkrieg diese List erfolgreich angewendet; es erscheint jedoch sehr zweifelhaft, ob sie im Zweiten Weltkrieg jemals zur Anwendung kam, zumal, abgesehen von vereinzelten Angriffen von U-Booten, nun die grösste Gefahr aus der Luft kam.

Trotzdem entschied die Marinegruppe West, dass eine Operation gegen die Trawler den Briten zumindest psychologisch zu schaffen machen würde, dass man dabei einige wertvolle Hilfsschiffe kapern könnte, und dass die Royal Navy ihre verfügbaren Geleitboote noch weiter aufsplintern müsste, um die Trawler zu sichern. Die Planungen liefen an, zunächst unter dem Codenamen «Kaviar», später «Wikinger». Die Luftwaffe hatte Jagdschutz und Unterstützung durch Bomber zugesagt, und die deutschen Zerstörer, die die Speerspitze der Operation sein sollten, erwarteten während des kurzen Vorstosses keine britischen Gegenmassnahmen, so dass alle Betroffenen erwarteten, das Unternehmen werde wie eine Übungsfahrt ablaufen. Das sollte ein Irrtum sein.

EIN SCHWERER SCHLAG FÜR DIE MORAL

Für «Wikinger» wurden sechs Zerstörer zusammengezogen: «Eckholdt» hatte als Führerboot den Chef der 1. Zerstörerflottille, Fregattenkapitän Berger, an Bord; dazu kamen «Beitzen», «Riedel», «Schultz», «Maass» und «Koellner». Jedes Schiff hatte Prisenkommandos eingeschifft, und die Flottille lief am 22. Februar 1940 gegen Mittag von Schillig Reede aus. Helgoland wurde im Südwesten passiert, und dann musste die Luftsicherung wegen Wetterverschlechterung umkehren. Dann änderten die Zerstörer den Kurs auf West-Nordwest, auf die Westwall-Minensperren zu, die sie durch den von Minen geräumten Kanal 1 passieren wollten. Dieser etwa sechs Seemeilen breite Kanal wurde häufig von der 1. Minensuchflottille abgesucht, um eine geheime und sichere Passage für deutsche Kriegsschiffe, die in die Nordsee wollten, offen zu halten. Wegen des strengen Winters sassen jedoch viele Minensuchboote in der Ostsee fest, und mehrere lagen in den Werften, so dass dem örtlichen Minensuchkommando zur Offenhaltung der Passagen nur drei Minensuchboote und zwei Torpedoboote zur Verfügung standen.

Bei Eintritt in die Minenfelder gegen 19.00 Uhr formierten die Zerstörer eine Kiellinie, voran «Eckholdt», dahinter «Beitzen», «Koellner», «Riedel», «Schultz» und «Maass» in Abständen von 200 m, mit Kurs 300° und Umdrehungen für 26 Knoten. Die Schiffe pflügten durch die See; die Ausgucks in den Brückennocken und das Personal an Deck froren und hatten gegen die bittere Kälte die Krage ihrer Wachmäntel hochgestellt. Abgesehen von der Kälte, mit Lufttemperaturen um den Gefrierpunkt, war das Wetter gut. Es wehte ein leichter Wind aus Südwest, und über der See hing Dunst; beunruhigend war der Vollmond genau achteraus, der die Schiffe gut sichtbar beleuchtete.

Die Fahrt verlief ohne Zwischenfälle, bis um 19.13 Uhr die Ausgucks auf «Eckholdt» ein zweimotoriges Flugzeug querab von den Schiffen sichteten, das in etwa 60 m Höhe die Linie der Zerstörer entlang flog, als ob es sie sorgfältig identifizieren wollte. Im Mondlicht waren die Heckwellen der Schiffe klar zu sehen, und Berger, der dem Frieden nicht traute, liess die Fahrt auf 17 Knoten vermindern, um die Heckwellen weniger sichtbar zu machen. Um 19.21 Uhr erschien das Flugzeug wieder, und auf den Zerstörern gab es Fliegeralarm: als die Maschine wieder anflug, eröffneten «Beitzen» und «Koellner» das Feuer aus ihren 2 cm-Flak. Das Flugzeug schoss zurück und drehte ab, nachdem der Erste Offizier auf «Maass» es eindeutig als eigenes, «Koellner» es ebenso eindeutig als feindliches Flugzeug erkannt hatte. Es war ein Unglück, dass die Zerstörer das Feuer eröffnet hatten, denn dies musste dem Flugzeug bestätigen, dass die gesichteten Schiffe feindlich waren.

Der Störenfried wurde erst um 19.53 Uhr wieder gesichtet, als «Maass» ihn achteraus aus dem Mond herauskommend meldete; eine Minute später war auf «Maass» klar, dass die Maschine zum Angriff ansetzte, und dann fielen zwei Bomben. Der Zerstörer eröffnete das Feuer, traf aber nicht. Eine Bombe traf und explodierte zwischen der Brücke und dem vorderen Schornstein. «Maass» fiel zurück, schor nach Steuerbord aus der Linie und erbat Hilfe. «Eckholdt» drehte und lief zurück zu «Maass», konnte aber keine

äusserlichen Schäden entdecken. Auch die anderen Schiffe wollten drehen, erhielten aber vom Flottillenchef Gegenbefehl; dieser stand nur 500 m von «Maass» ab und traf Vorbereitungen, diesen in Schlepp zu nehmen. Plötzlich begann auf «Maass» wieder die Flak zu schiessen, und zwei Bomben fielen achtern und mitschiffs. Es erfolgte eine schwere Explosion, gefolgt von einer Feuer- und Rauchsäule; der Zerstörer war tödlich getroffen. Eine der Bomben schien beim achteren Schornstein eingeschlagen zu haben, und als der Rauch sich verzog, sah man im Mondlicht Bug und Heck des Zerstörers senkrecht aus der See ragen; sie standen auf dem Grund der an dieser Stelle sehr flachen Nordsee.

Um 19.58 Uhr befahl der Flottillenchef allen Zerstörern, Boote auszusetzen und Überlebende zu retten. «Koellner» lief an das Wrack heran, wo in dem ölbedeckten eiskalten Wasser die Seeleute um ihr Leben kämpften; Flösse und Schwimmwesten wurden ihnen zugeworfen. Die Motorpinasse wurde ausgeschwungen, gefiert und am Steuerbord-Schraubenschutz festgemacht, um den Überlebenden zu helfen. Auch «Eckholdt» und «Beitzen» setzten Boote aus, während «Riedel» und «Schultz» U-Boot-Sicherung fuhren. Um 20.02 Uhr wurde auf «Riedel», der etwa 1'000 m von «Schultz» entfernt stand, im Nordwesten eine Explosion gehört, die von «Schultz» zu kommen schien. Als «Riedel» zur Hilfeleistung auf diesen zudrehte, kam aus dem Horchraum die Meldung: «U-Boot, Stärke 5, 200° an Steuerbord»; gleichzeitig meldete die Bedienung des ersten Geschützes Torpedolaufbahnen. Um 20.08 wurde ein Teppich von vier Wasserbomben geworfen, von denen eine nicht explodierte, aber «Riedel» fuhr zu diesem Zeitpunkt sehr langsam, und die drei explodierenden Wabos verursachten beträchtliche Schäden; Kreiselkompass, Rudermaschine und alle Kommandoelemente fielen durch die Erschütterung vorübergehend aus. Korvettenkapitän Böhmg liess das Wabowerfen einstellen und befahl der Besatzung, Schwimmwesten anzulegen, da U-Boote in der Nähe waren und das Schiff vorübergehend manövrierunfähig war. Während die Rudermaschine repariert wurde, wurde das Schiff von Hand gesteuert.

Die U-Boot-Meldungen, die Wasserbomben, das geheimnisvolle Flugzeug und die allgemein verworrene Lage riefen unter den Besatzungen der verbliebenen Zerstörer Panik hervor. Überall wurden plötzlich U-Boote und Torpedolaufbahnen gesichtet, und keiner hatte eine klare Vorstellung, was eigentlich vorging. Der Kommandant von «Koellner» liess, als er die Wasserbomben von «Riedel» hörte, die Pinasse loswerfen; im Glauben, der Befehl sei schon ausgeführt, liess er anfahren, das Boot schnitt unter, und seine unglücklichen Insassen ertranken. «Koellner» fuhr einen Kreis und kam beim Wrack an, aber auf dessen Rumpf waren keine Überlebenden mehr. Waren sie alle gerettet? Wenn ja, von wem? War dieses Wrack überhaupt «Maass»?

Als sie an das Wrack heranliefen, kam eine neue Meldung auf die Brücke; «Torpedolaufbahn gesichtet, U-Boot an Backbord.» Panik griff um sich. Es war jetzt 20.30 Uhr, und Fregattenkapitän Schulze-Hinrichs, der Kommandant von «Koellner», glaubte nun selbst, zwei Torpedolaufbahnen gesehen zu haben. Er befahl volle Kraft voraus,

drehte nach Backbord und überliess die hilflosen Männer im Wasser ihrem Schicksal. Er lief an, um das «U-Boot» zu rammen, doch dessen «Turm» entpuppte sich plötzlich als das Vorschiff von «Maass», das immer noch geisterhaft aus der See ragte. Es war nun klar, dass zwei Zerstörer gesunken waren; diese Tatsache wurde dem Flottillenchef gemeldet, der daraufhin den übrig gebliebenen Zerstörern befahl, mit Kurs 120° und 17 Knoten nach Wilhelmshaven zurückzulaufen.

Als man die Überlebenden registrierte, zeigte sich, dass von den 330 Mann Besatzung von «Maass» nur 60 die Katastrophe überlebt hatten; 24 befanden sich auf «Koellner», 19 auf «Eckholdt» und 17 auf «Beitzen». Von den 308 Mann von «Schultz» hatte keiner überlebt. Das eiskalte Wasser und die durch die U-Boot-Panik nicht koordinierte Rettungsaktion hatten zu diesen tragisch hohen Verlusten geführt.

Eine Katastrophe dieses Ausmasses erforderte eine Erklärung, aber diese war nicht leicht zu finden, weil sich die Berichte der Augenzeugen allesamt widersprachen. Anfangs wurde angenommen, dass das Flugzeug ein englisches gewesen war, und dieses beide Zerstörer versenkt hatte, aber dies war keine überzeugende Erklärung, da britische Flugzeuge bis dato bei ihren Angriffen völlig erfolglos gewesen waren, und es erschien unglaublich, dass sie nun in einer Nacht gleich zwei Schiffe versenkt haben sollten. Ausserdem hatte «Maass» das Flugzeug eindeutig als eigenes identifiziert. Erst als ein Bericht vom Fliegerkorps X einging, demzufolge ein Flugzeug 20 Seemeilen nördlich vom Terschelling-Feuerschiff ein Kurs 300° steuerndes Schiff angegriffen hatte, dämmerte es den Verantwortlichen bei der Gruppe West, was passiert war.

Konnte es sein, dass ein eigenes Flugzeug die Zerstörer versenkt hatte? Dieser Gedanke wurde zunächst zurückgewiesen, griff dann aber um sich und kam schliesslich Hitler zu Ohren, der eine sofortige Untersuchung anordnete, die am 23. Februar auf dem Schweren Kreuzer «Hipper» begann. Die Überlebenden und die Flugzeugbesatzung wurden vernommen. Nach eingehender Untersuchung der Angelegenheit kam man zu dem Ergebnis, dass ein Flugzeug, eine He 111 vom 4/KG 26, zwei Bombenangriffe geflogen hatte und zuerst «Maass» und danach «Schultz» versenkt hatte. Das Flugzeug gehörte zu einem Verband, der gestartet war, um die Schifffahrt in der Nordsee anzugreifen. Die Luftwaffe hatte diese Operation der Kriegsmarine gemeldet, diese hatte es jedoch nicht für nötig gehalten, ihre eigenen Zerstörer zu warnen; auch hatte sie die Luftwaffe nicht benachrichtigt, dass ihre Zerstörer in See waren.

Der Bericht der Untersuchungskommission führte nicht zu irgendwelchen Bestrafungen, und der Zwischenfall erweiterte nur die Kluft zwischen der Marine und der Luftwaffe. Zweifellos waren grobe Fehler in der obersten Marineführung für den Verlust der beiden Zerstörer verantwortlich. Im Lichte neuerer Erkenntnisse lassen sich die Ergebnisse der Untersuchungskommission heute modifizieren. Zwar waren in der Tat in der fraglichen Nacht keine britischen U-Boote in der Nähe, aber die Position der minenfreien Kanäle waren dem britischen Geheimdienst bekannt, und in der Nacht vom

9. zum 10. Februar hatten ihn zwei britische Zerstörer vermint. Angesichts der Schwächung der deutschen Minensuchverbände ist es wahrscheinlich, dass diese Minen in der Nacht der Katastrophe noch dort lagen. Es ist daher gut möglich, dass zwar «Maass» von Bomben versenkt wurde, «Schultz» jedoch nach den Bombenangriffen in die Minen geriet, da die Schiffe danach die Orientierung verloren. So endete die Operation «Wikinger» – ein schwerer Schlag für die Moral der Zerstörerfahrer und ein Unternehmen, das zu den ersten Zerstörerverlusten führte. Aber nur wenig später sollte eine noch grössere Katastrophe folgen.

GROSSE VORTEILE

Das Wetter blieb weiterhin sehr kalt und verhinderte bis in den März 1940 hinein die Inangriffnahme grösserer Operationen. Hinter den Kulissen, in Hitlers Hauptquartier und bei den Oberkommandos der drei Waffengattungen, liefen schon die Planungen für eine Operation, die vielleicht die wichtigste Unternehmung der Kriegsmarine im ganzen Zweiten Weltkrieg sein sollte – «Weserübung», die Besetzung Dänemarks und Norwegens. Die strategische Bedeutung vor allem Norwegens, sowohl für die Alliierten als auch für Deutschland, und seine Beziehung zu den Ereignissen in den baltischen Staaten, in Finnland und Russland kann nicht in wenigen Sätzen dargestellt werden und liegt auch ausserhalb der Themenstellung dieses Buches. Einige kurze Erläuterungen sind jedoch angebracht.

Für die Deutschen würde die Besetzung Norwegens mehrere grosse Vorteile bringen. Zum ersten konnten die wertvollen Eisenerztransporte, die im Winter, wenn der Bottnische Meerbusen zugefroren war, von Narvik aus entlang der norwegischen Küste nach Süden liefen, sicher geschützt bzw. ganz für Deutschland vereinnahmt werden. Zweitens wurde durch den Erwerb von Marinestützpunkten in Nordnorwegen der Durchbruch von Grosskampfschiffen und Hilfskreuzern in den Nordatlantik zur Handelskriegführung sehr vereinfacht. Drittens entzog eine deutsche Besetzung das Land natürlich alliierten Einfluss und verhinderte eine Besetzung durch England.

Grossbritannien war an Norwegen aus zwei Gründen interessiert. Vom Standpunkt der Seekriegsführung war es wünschenswert, in norwegischen Hoheitsgewässern eine Minensperre zu legen, um den Erzverkehr auf die offene See zu zwingen, wo er angegriffen werden konnte. Dies war aber ohne eine Verletzung der norwegischen Neutralität nicht möglich. Der zweite Grund war ein politischer. Am 30. November 1939 war der finnisch-russische Krieg ausgebrochen, und die britische Regierung dachte über Möglichkeiten nach, die Finnen in ihrem Kampf zu unterstützen. Man erwog die Entsendung von Truppen und Nachschubgütern über Skandinavien an den Bottnischen Meerbusen. Anfangs zögerte sowohl die britische als auch die deutsche Regierung, Schritte gegen Norwegen zu unternehmen, aber als die Deutschen Wind von den britischen Absichten bekamen, fielen diese Hemmungen, und Deutschland entschloss sich zu einem Präventivschlag.

Zur Unterstützung der Invasion Norwegens und Dänemarks durch Heerestruppen bot die Kriegsmarine alles auf, was fahren konnte. Ohne entsprechende Sicherung der Seewege war die Operation von vornherein zum Scheitern verurteilt. Als die Operation dann lief, wäre bei schnellerer, besser geplanter und durchgeschlagener britischer Reaktion die deutsche Kriegsmarine beim Rückzug von den Landungen praktisch ausgelöscht worden.

Zum Transport der Truppen und zur Sicherung der Landeräume wurden alle fahrbereiten Einheiten bis herab zu den Torpedobooten eingesetzt; von den grösseren Einheiten nahmen nur der Schwere Kreuzer «Admiral Scheer» und die Leichten Kreuzer «Leipzig» und «Nürnberg» nicht teil. Alle 16 einsatzbereiten Zerstörer wurden der Invasionsflotte zugeteilt, die übrigen vier («Ihn», «Steinbrinck», «Galster» und «Lady») lagen zur Überholung in der Werft. Die Invasionsstreitmacht war in elf Gruppen unterteilt. Die Gruppen 1 bis 6, aus den schweren Schiffen bestehend, sollten Norwegen besetzen, die Gruppen 7 bis 11, die aus leichten Einheiten bestanden, sollten sich um Dänemark kümmern. Fast alle Zerstörer kamen zur Kriegsschiffgruppe 1, die General Dietl und seine Gebirgsjägerdivision nach Narvik bringen sollten. Dieser Gruppe wurden elf Zerstörer zugewiesen; einer davon, «Beitzen», wurde als Reserve zurückgehalten. «Heidkamp», «Koellner», «Zenker», «Thiele», «Arnim», «Künne», «Giese», «Schmitt», «Lüdemann» und «Roeder» sollten je 200 Mann mit ihren Waffen, Munition und einigen leichteren Fahrzeugen transportieren. General Dietl war zusammen mit dem FdZ, Kommodore Bonte, auf «Heidkamp» eingeschifft.

Alle Schiffe der Gruppe 1 versammelten sich in der ersten Aprilwoche in Wesermünder und begannen am 6. an der Columbuskaje mit der Einschiffung der Truppen. Keiner der Zerstörer fiel aus, so dass «Beitzen» nicht benötigt wurde – was sich für diesen Zerstörer als Glücksfall erweisen sollte. Die übrigen Zerstörer, die der Gruppe 2 zugeteilt waren, waren «Eckholdt», «Riedel», «Heinemann» und «Jacobi»; «Schoemann» war wegen Maschinenschaden ausgefallen und durch «Eckholdt» ersetzt worden. Die Gruppe 2 sollte zusammen mit dem Schwere Kreuzer «Admiral Hipper» Trondheim besetzen und schiffte am 6. April in Cuxhaven ihre Truppen ein. «Hipper» ging mit seiner Gruppe um 22.00 Uhr am gleichen Tag in See und lief durch das enge Fahrwasser der Elbmündung in die offene Nordsee hinaus. Die Inseln Neuwerk und Scharhörn wurden an Backbord passiert; dann lief die Gruppe in die Deutsche Bucht hinaus zum Treffpunkt mit der Gruppe 1 und den Schlachtkreuzern «Scharnhorst» und «Gneisenau». Die Gruppe 1 hatte Wesermünde um 23.00 Uhr verlassen. In Kiellinie dampften die Zerstörer durch den schmalen Schiffahrtskanal zwischen dem Wurster Watt und dem Langlützensand zu ihrem Treffpunkt mit der Flotte in der Deutschen Bucht. Keiner der Männer an Bord ahnte, dass die zehn Zerstörer zum letzten Mal die Heimat verliessen.

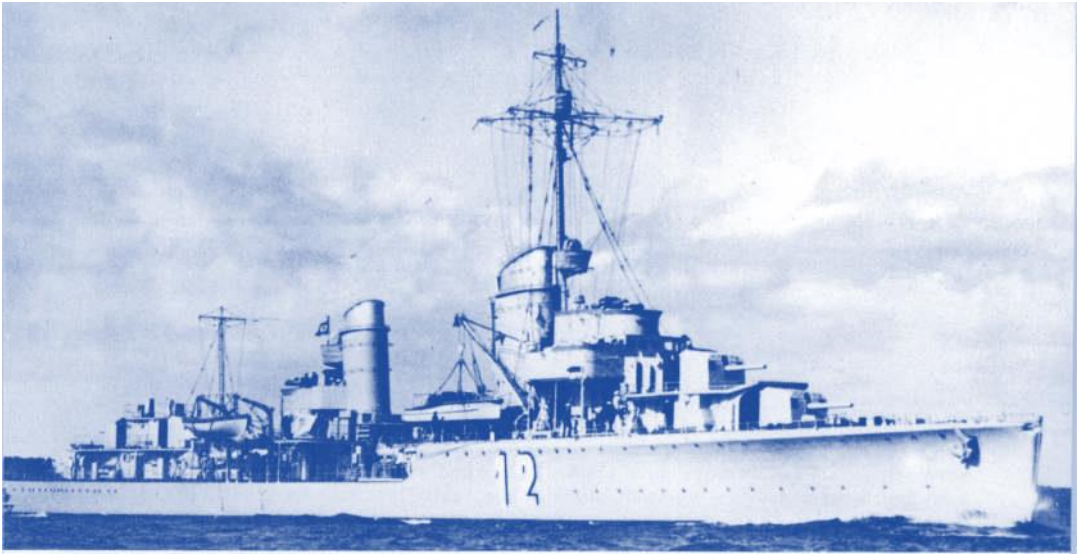
STÜRMISCHE SEE

Nach der Vereinigung mit den Schlachtkreuzern bildeten «Hipper» und die Zerstörer um diese einen Schirm und dampften dem grossen Abenteuer entgegen. Während ihrer Fahrt durch die Deutsche Bucht und entlang der Halbinsel Jütland war das Wetter gut und der Himmel wolkenlos, und zweifellos wurden einige Stossgebete um etwas Nebel oder Regen gen Himmel gesandt. Als Folge des guten Wetters wurde der Verband am 7. westlich von Skagen durch zwölf Blenheim-Bomber der 107. Staffel des Bomberkommandos gesichtet. «Hipper» gab rechtzeitig Fliegeralarm, und den angreifenden Flugzeugen schlug dichtes Flakfeuer von allen Schiffen entgegen, so dass keine der Blenheims einen Treffer erzielte, während die Zerstörer wilde Zickzackkurse steuerten, um den Bomben zu entgehen. Obwohl Staffelkapitän Embrey eine Sichtmeldung abgegeben hatte, wurde wegen eines Frequenzwechsels sein Funkspruch nicht aufgenommen; die einzige Station, die den Spruch empfing, war der Flugplatz Drem, aber dort wurde nichts veranlasst, weil der Spruch ans Bomberkommando adressiert war, zu dem Drem nicht gehörte. Der Angriff dauerte kaum 20 Minuten, und der Verband fuhr weiter. Unterdessen verschlechterte sich das Wetter; der Wind drehte auf Südsüdwest und frischte auf bis Stärke 5, mit starkem Seegang und schlechter Sicht. Alle Schiffe trafen Vorbereitungen für Sturmfahrt; Decksladungen wurden festgelascht und Halteleinen gespannt. Für die Soldaten wurde das Leben an Bord zur Hölle. Eingeschlossen in einer ihnen fremden Umgebung, in der stickigen Luft der Messedecks und unfähig, auf den Beinen zu bleiben, legten sich die meisten einfach hin und wurden seekrank.

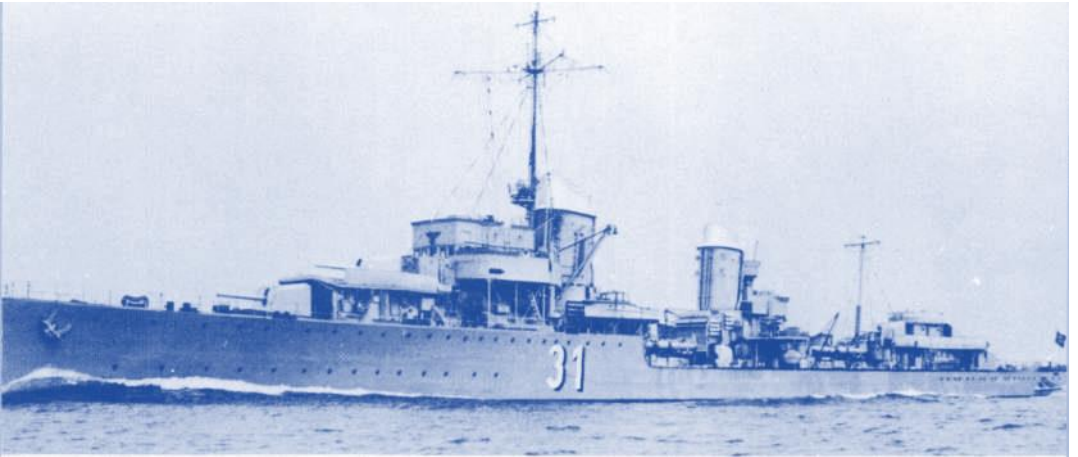
Um 18.00 Uhr wehte es mit Windstärke 6, und unter dem bedeckten bleiernen Himmel begannen die Zerstörer, den Effekt von Wind und See zu spüren. Stampfend und rollend in der achterlichen See wühlten die Schiffe sich mit dem Bug tief in die Wellen; grüne Brecher liefen bis zur Brücke über die Back, und nur durch ausserordentliche Anstrengungen der Rudergänger war es möglich, Kurs zu halten. Während der Nacht wurde der Wind zum Sturm, jagte die Zerstörer auseinander und fegte eine Anzahl von eingeschiffen Soldaten und Seeleuten über Bord; Rettungsversuche waren unmöglich, und der Verband fuhr weiter. Gerät ging über die Seite, und schwere Brecher wuschen Wasserbomben aussenbords, die im Kielwasser der Zerstörer detonierten.

Am frühen Morgen des 8. hatte der Wind auf Südwest gedreht, aber das Wetter blieb schlecht. Eine schwere See erwischte «Heidkamp» mittschiffs, stürzte durch die Lüfter in den Kesselraum 1, löschte die Kesselfeuer und verursachte mehrere Kurzschlüsse. Während der Zerstörer quer zur See schlug, herrschte unter Deck ein heilloses Durcheinander. Das Kesselraumpersonal schaffte es, die Kessel wieder anzuzünden und die Beleuchtung zu reparieren, und nach und nach wurde die Ordnung wieder hergestellt.

Um 8.15 Uhr sichtete «Lüdemann» in der Dämmerung einen auf Gegenkurs liegenden unidentifizierten Zerstörer. Es war der Engländer «Glowworm», der vom Geleit des



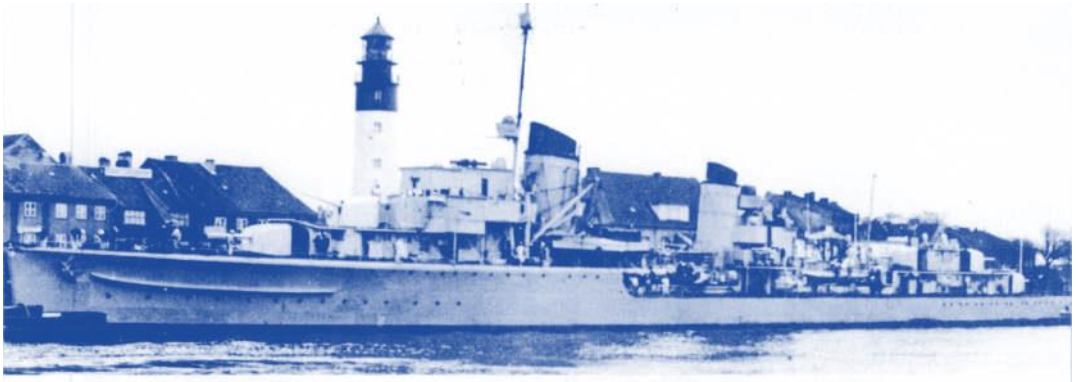
oben: «Max Schultz» nach Indienstellung, mit der ursprünglichen runden Brückenfront. Auffällig der fehlende Deckssprung vorn und die leichte Walrückenback. Die Segeltuchschanzkleider an den Relings der Schutzdecks fehlen noch. (Renard)



Mitte: «Erich Steinbrinck» mit seiner taktischen Nummer aus der Vorkriegszeit. Das Schiff hat schon die eckige Brückenfront, und die Walrückenback fehlt. Die hohen Schornsteinaufsätze sind silbergrau, und das Schiff trägt kein Krähenneest. (Drüppel)

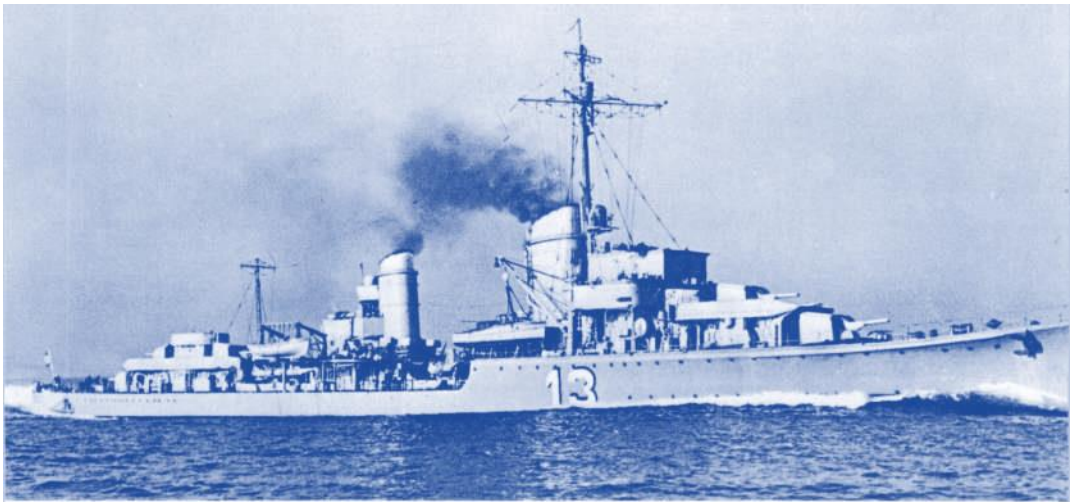


unten links: «Heidkamp» im Vorkriegszustand neben einem Zerstörer des Typs 34. Auf der anderen Seite der Pier liegen die beiden Segelschiffe «Albert Leo Schlageter» und «Horst Wessel». (Drüppel)

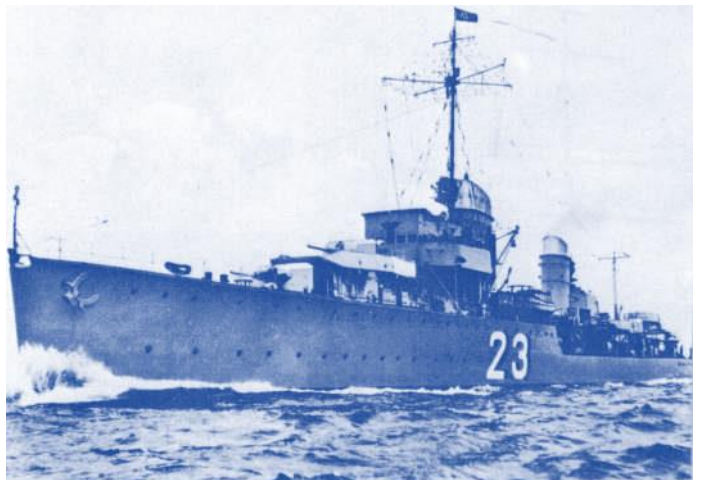


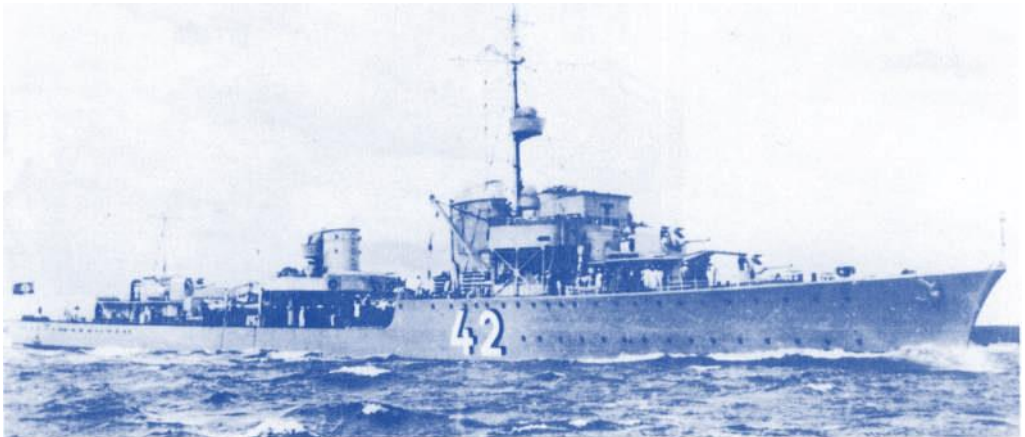
oben: «Georg Thiele» mit umgebauter eckiger Brücke und Walrückenback. Hier trägt er für kurze Zeit eine Spritzwasserleiste am Vorschiff. Auffällig die schwarzen Schornsteinkappen. (*Marineschule Mürwik*)

Mitte: Eine spätere Aufnahme von «Thiele» mit angehobenem Backdeck zur Verbesserung der Seefähigkeit; die Spritzwasserleiste ist wieder abgebaut. Die Schornsteinaufsätze sind jetzt silbergrau. (*Drüffel*)



unten links: «Hermann Schoemann» mit der taktischen Nummer der Vorkriegszeit, die auch auf der Motorbarkasse aufgemalt ist. Hier ist deutlich der fehlende Deckssprung sowie der Absatz an der Hinterkante der Back zu sehen. (*Renard*)

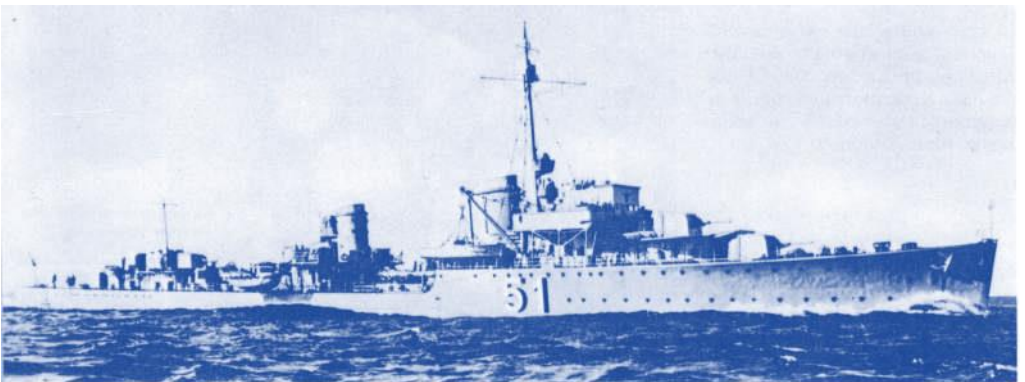




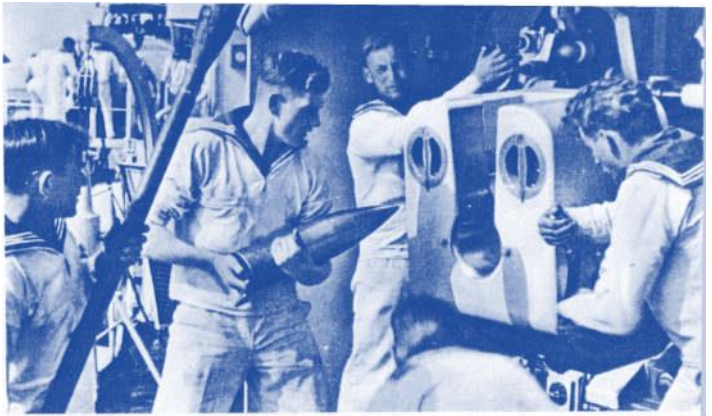
oben: «Paul Jacobi» nach Indienstellung mit runder Brücke und silbergrauen Schornsteinaufsätzen. (*Drüppel*)

Mitte: «Karl Galster» war das vierte Schiff des Typs 36 und das erste mit Klipperbug. Die Geschützbedienungen stehen auf Gefechtsstationen und die Visierluken der Geschütze sind offen. Die Steuerbordbarkasse ist nicht an Bord. Man beachte die Unterschiede zu den früheren Einheiten der Klasse (Bugform, Aufstellung der Scheinwerfer). (*Drüppel*)

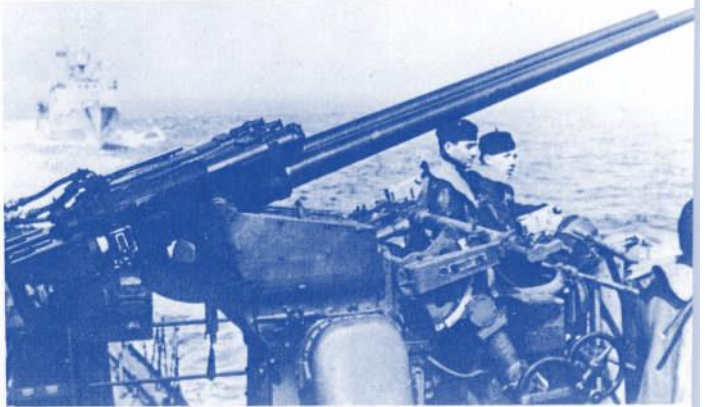
unten: Dem Typ 34 folgte der Typ 36. Das Typschiff, «Diether von Roeder», stellte am 29. August 1938 in Dienst. Unterschiede zum früheren Typ waren die kürzeren Schornsteine, kleineren Schornsteinaufsätze und veränderte Brücke. (*Drüppel*)



Eine 12,7 cm-Geschützbedienung beim Exerzieren. Der Mann rechts hat den Verschluss geöffnet, damit die Ladenummer die Granate einführen kann; ganz links der Ansetzer. (Drüppel)



Eine 3,7 cm-Flak C/30, wahrscheinlich auf einem Torpedoboot (Drüppel)



Eine 2 cm-Flak C/30 mit ihrer sechs Mann starken Bedienung. Dies war die leichte Standardflak der ersten Kriegsjahre und auf allen Schiffsklassen eingebaut. (Drüppel)



Ein 2 cm-Vierling, hier auf einem Minensucher, aber ebenfalls auf allen Schiffstypen im Einsatz. Der Schutzschild hatte Scharniere und konnte bei Nichtgebrauch der Waffe zurückgeklappt werden. (Drüppel)



Schlachtkreuzers «Renown» detachiert worden war, um einen über Bord gefallenen Mann zu suchen. «Glowworm» rief den deutschen Zerstörer an; dieser antwortete «Schwedischer Zerstörer ‚Göteborg‘», aber «Glowworm» liess sich nicht täuschen und eröffnete kurz das Feuer, als «Lüdemann» im Dunst abdrehte. Das britische Schiff war jetzt klar zum Gefecht, und als «Arnim» es 45 Minuten später wieder in Sicht bekam, kam es sofort zum Schusswechsel. Bei der schweren See verwunderte es nicht, dass kein Schiff getroffen wurde, obwohl «Glowworm» viel ruhiger lag als der Deutsche.

«Arnim» rief seine Genossen «Jacobi» und «Eckholdt» zur Hilfe, aber ersterer war praktisch in Seenot, nachdem ein schwerer Brecher die Kesselräume überflutet und fünf Mann über Bord gespült hatte, und mit einem noch brennenden Kessel hatte das Schiff genug mit sich selbst zu tun und musste sich aus dem Gefecht heraushalten; «Eckholdt» konnte auch nicht eingreifen, da er weit ab stand. «Arnim» versuchte, «Glowworm» auf «Hipper» zu ziehen, der als Antwort auf den Notruf von «Arnim» um 9.22 Uhr detachiert worden war, und der britische Zerstörer folgte in der Hoffnung auf fettere Beute. In schwerem Seegang sichtete «Hipper» die Gegner wenig später; keiner der beiden wusste, um wen es sich bei dem aufkommenden Kreuzer handelte, bis eine auf «Glowworm» gezielte 20,3 cm-Salve das Problem löste. Der nun auch in der schweren See stark arbeitende britische Zerstörer qualmte schwarz, um seine Bewegungen zu tarnen, und versuchte, sich in eine gute Position für einen Torpedoangriff zu manövrieren. Nach mehreren Treffern von «Hipper» wurden schliesslich mehrere Torpedos losgemacht, aber keiner traf. In der Erkenntnis, dass sein Schiff ohnehin verloren war, lief Korvettenkapitän Roope zum Rammstoss an, und «Hipper» wurde schwer beschädigt. «Glowworm» sackte mit völlig zerstörtem Vorschiff brennend achteraus und sank kurz darauf. (Roope erhielt posthum das Viktoria-Kreuz, die höchste britische Tapferkeitsauszeichnung, für seine Aktion.) Später am Tag wurden «Hipper», die trotz der Beschädigung durch «Glowworm» klar geblieben war, und ihre Zerstörer nach Trondheim detachiert, während der Rest des Verbandes weiter nach Norden dampfte. Das Wetter verschlechterte sich weiter; der Sturm hatte Stärke 8 erreicht, und es lief eine lange Dünung. Am 8. April um 21.00 Uhr standen die Schiffe auf Höhe der Lofoten, wo alle Zerstörer der Gruppe 1 detachiert wurden und nach Narvik gingen, während die Schlachtkreuzer zur Ablenkung des Feindes Nordkurs beibehielten. Gegen Mitternacht dampften die Zerstörer den Westfjord hinauf, und von Backbord machte sich der Schutz der Lofoten bemerkbar: der Seegang liess nach, und mit ihm das Rollen der Schiffe. Die Geschwindigkeit konnte wieder auf 27 Knoten heraufgesetzt werden, aber der Sturm hatte sich auch beim Ölverbrauch der Zerstörer ausgewirkt: durch das ständige Manövrieren hatten die Schiffe einen enormen Verbrauch gehabt; vor allem «Giese» lief nun mit langsamster Fahrt hinter dem Verband her, um seine noch verbliebenen Ölvorräte zu schonen.

TÄUSCHUNGSMANÖVER

Am 9. April um 3.00 Uhr passierten die Zerstörer die Lotsenstation Tranoy, deren

Feuer auf dem schwarz-weiss-gestreiften Leuchtturm noch brannte und eine wertvolle Navigationshilfe bot. Zehn Minuten später kam ein norwegisches Wachboot in Sicht, es machte jedoch keinen Versuch, die Zerstörer, auf denen inzwischen Klarschiff angeschlagen worden war, zu stoppen. Die See war wieder ruhig, und die eingeschifften Truppen waren froh, dass sie nach zweieinhalb unter Deck eingeschlossenen Tagen wieder Tageslicht sehen durften. Unter Kurswechsel nach Osten umrundeten die Flottillen die Insel Baroy und liefen in den Ofotfjord ein.

Die Morgendämmerung brach an. Ein Schneeschauer behinderte die Sicht, und in Kiellinie, mit eingeschalteten Positionslampen, tasteten sich die Eindringlinge durch den gewundenen Fjord an ihr erstes Hindernis, die Batterien an der Ramnes-Enge, heran. Plötzlich tauchten aus dem Schnee zwei norwegische Wachboote, «Michael Sars» (300 t, zwei 4,7 cm-Geschütze) und «Kelt» (ein 4,7 cm) auf. «Roeder» befahl ihnen, beizudrehen, aber sie ignorierten den Befehl und funkten eine Warnung an die Küstenverteidigungsschiffe in Narvik. «Roeder» befahl ihnen noch einmal, nach Narvik zurückzulaufen, aber erst, nachdem einige Warnschüsse aus den 3,7 cm-Rohren gefallen waren, befolgten sie zögernd diesen Befehl – angesichts der deutschen Überlegenheit blieb ihnen nicht viel anderes übrig.

Die Zerstörer dampften weiter mit 27 Knoten durch den Schneesturm den Fjord hinauf und näherten sich der Enge, wo «Lüdemann» und «Schmitt» ihre Truppen, die 1. und 6. Kompanie des 139. Gebirgsjägerregiments, landen sollten, um die Enge zu sichern. Während sie ihre Fahrt verlangsamten und die Boote aussetzten, fuhren die übrigen Zerstörer weiter den Fjord hinauf in Richtung Narvik. Die Information über die Batterien erwies sich als falsch, und nachdem die Truppen eine Weile vergeblich nach ihnen gesucht hatten, wurden sie um 8.00 Uhr wieder eingeschifft. Während sie noch an Land waren, kaperten die Zerstörer das Fischereischutzboot «Senja» (243 t, eine 4,7 cm) und schickten es mit einem Prisenkommando an Bord nach Narvik zurück; unterdessen hatte Bonte die



4. Flottille («Zenker», «Koellner» und «Künne») detachiert und in den Herangsfjord nach Elgard geschickt, wo sich das örtliche Depot der 6. Division des norwegischen Heeres befand. Hier sollten die Schiffe weitere Truppen des 139. Regiments landen und dann angesichts der nicht vorhandenen Heeresartillerie Feuerunterstützung geben.

«Roeder» blieb als Wachschiff am Eingang zum Ofotfjord zurück, und Bonte fuhr mit den verbliebenen Zerstörern («Heidkamp», «Thiele» und «Arnim») weiter; «Giese» befand sich noch im Westfjord. Wenig später tauchte aus dem Schneesturm der massige Umriss des Küstenpanzerschiffs «Eidsvold» auf, das in der vergangenen Nacht, als allmählich klar wurde, dass eine Art Invasion im Gange war, vor dem Hafen Narvik vor Anker gegangen war. Die norwegischen Ausgucks hatten die deutschen Zerstörer schon gesichtet, und schon krachte ein Warnschuss, während an der Signalleine des Norwegers das Signal «Drehen Sie sofort bei» hochging. «Thiele» und «Arnim» schoren aus der Linie und fuhren weiter, während das Führerboot stoppte und ein Boot aussetzte, mit dem der 2. Asto des Kommodore, Kapitänleutnant Gerlach, zur «Eidsvold» fuhr, um die deutschen Forderungen zu überbringen. Während das Boot durch den Fjord fuhr, war die Situation gespannt. Die «Eidsvold» war zwar schon 1900 gebaut, trug aber als Bewaffnung zwei 21 cm- und sechs 15 cm-Geschütze. Gerlach informierte Fregattenkapitän Willoch, den Kommandanten des Panzerschiffs, dass die Deutschen als Freunde und Beschützer kämen, er aber sein Schiff übergeben müsse. Diese Forderungen wurden von den Norwegern natürlich nicht angenommen, und Gerlach wurde weggeschickt. «Eidsvold» richtete ihre Geschütze auf «Heidkamp», aber man hatte nicht mit einer deutschen Kriegslist gerechnet: Gerlach lief mit seinem Boot aus der Schusslinie und schoss eine Leuchtkugel, was das Signal für ein Scheitern seiner Mission war. «Heidkamp» hatte in Erwartung des Signals bereits seine Torpedorohre auf den Norweger gerichtet und feuerte schnell hintereinander vier Torpedos. Zwei trafen, und der Kapitän und 174 Mann gingen mit dem alten Schiff unter.

Im Hafen von Narvik lag, vorgewarnt und gefechtsbereit, ein zweites Küstenpanzerschiff, die «Norge». Sie war ein Schwesterschiff der «Eidsvold» und fast ebenso alt, im Jahre 1901 in Dienst gestellt. Ihr Kommandant, Fregattenkapitän Askim, rief die beiden Zerstörer an, die in den Hafen einliefen, erhielt aber keine Antwort. «Norge» eröffnete aus ihren alten 21 cm-Geschützen das Feuer, aber die Granaten landeten neben den deutschen Schiffen im Wasser, während diese an die Pier liefen, um die Truppen an Land zu setzen. «Arnim» erwiderte das Feuer aus seinen 12,7 cm-Geschützen, und für einige Minuten beschossen sich die beiden Schiffe über den mit Schiffen voll liegenden Hafen hinweg. Nach der ersten Salve lagen die meisten Schüsse des Norwegers zu weit und fielen in die Stadt. Dann nahm «Arnim» die Gelegenheit zum Torpedoschuss wahr und feuerte sieben Torpedos. Fünf funktionierten nicht und gingen vorbei, aber die beiden letzten trafen, obwohl sie Oberflächenläufer waren, das alte Panzerschiff. «Norge» kenterte und sank unter schweren Verlusten; während sie noch unterging, traf «Thiele» ein, um seine Truppen zu landen, und wenig später lief auch «Heidkamp» ein.

ANGRIFF IM MORGENGRAUEN

Narvik wurde ohne nennenswerten Widerstand besetzt und das Depot in Elvegard ohne Schwierigkeiten eingenommen, und schliesslich erreichte auch «Giese» den Herangsfjord und ankerte um 8. 30 Uhr an dessen Eingang. «Lüdemann» und «Schmitt» hatten an der Enge ihre Truppen wieder eingeschifft und kamen den Fjord herauf nach Narvik, während «Roeder» von seinem Wachposten abgerufen und nach Elgard geschickt wurde, um ebenfalls seine Truppen zu landen.

Am frühen Nachmittag war der erste Zerstörer fertig zum Beölen, und um 14.30 Uhr ging das Führerboot «Heidkamp» zur Treibstoffübernahme bei dem Tanker «Jan Wellern» (11.776 BRT) längsseits. Dieses Schiff, ein umgebautes Walfangmutterschiff, war einer von drei Tankern, die dem Narvik-Verband zugeteilt waren, und war schon vor Beginn der Invasion dort eingelaufen, nachdem er sich, als Neutraler getarnt, vom Murmansk nach Süden geschlichen hatte. Die Tankerfrage war die Achillesferse des ganzen deutschen Plans, denn es waren keine speziellen Massnahmen zum Schutz der beiden Tanker auf ihrem Weg nach Narvik ergriffen worden, und das umgebaute Walfangmutterschiff hatte weder die Bunkerkapazität noch die nötigen Pumpeinrichtungen, um die zehn Zerstörer schnell allein abzufertigen. Es war von entscheidender Bedeutung, dass die Zerstörer wieder beölt und verschwunden waren, ehe sie durch britische Gegenmassnahmen im Fjord eingeschlossen wurden. Bonté wartete mit Hangen und Bangen auf das Eintreffen seiner beiden anderen Tanker. Einer, die 6'031 BRT grosse «Kattegatt», war am 6. April aus Kopervik nördlich Stavanger ausgelaufen, war aber südlich von Bodo von dem norwegischen Wachboot «Nordkamp» (einem Schwesternboot der «Senja») angehalten worden; da der Tanker den Anweisungen des Wachboots nicht Folge leistete, versenkte «Nordkamp» ihn mit ihrem 4,7 cm-Geschütz. Der andere, «Skagerrak» (6'043 BRT) war am 7. April von dem Wachboot «Steeg» aufgebracht und nach Bergen gebracht worden, wo er immer noch lag. Die Deutschen wussten von den Ereignissen noch nichts, und die Treibstoffübernahme der Zerstörer in Narvik zog sich in die Länge: am 8. um Mitternacht war nur «Heidkamp» voll beölt, «Zenker» und «Koellner» lagen noch bei «Jen Wellern» längsseits. Früh am nächsten Morgen waren die beiden fertig und wurden nach Elvegard geschickt, wo sie ankern sollten, während «Künne» und «Lüdemann» mit der Treibstoffübernahme begannen. Um 4.00 Uhr lagen die Zerstörer an verschiedenen Stellen im Fjord; «Heidkamp» und «Schmitt» lagen im Hafen von Narvik vor Anker, während «Künne» und «Lüdemann» bei dem Tanker längsseits lagen. Bontés Plan sah vor, dass die Zerstörer paarweise beölen sollten, während einer als Wachschiff gegen eventuelle Überraschungen im Ofotfjord auf- und abstehen sollte; die übrigen lagen in den Fjorden versteckt. Zu dieser Uhrzeit war «Roeder» der Wachzerstörer; «Thiele» und «Arnim» lagen im Ballangenfjord, «Giese», «Zenker» und «Koellner» im Herangsfjord.

Den Briten war bewusst, dass in Norwegen etwas im Gange war, und sie hatten Einheiten der Royal Navy ausgeschiedt, um die deutschen Streitkräfte abzufangen. Auf See, westlich der Lofoten, stand die 2. Zerstörerflottille unter dem Kommando von Ka-

pitän zur See Warburton-Lee mit «Hardy» und drei weiteren Booten, «Hotspur», «Havock» und «Hunter». Alle vier Schiffe gehörten zur 1'340 t grossen H-Klasse und waren mit vier 12 cm-Geschützen und acht 53,3 cm-Torpedorohren bewaffnet. Das Führerboot «Hardy» trug fünf 12 cm-Geschütze. Warburton-Lee hatte Befehl, die Zufahrt zum Westfjord zu überwachen, um eine deutsche Landung zu verhindern, aber später, am 9., befahl im die Admiralität, nach Narvik zu gehen und alle dort befindlichen feindlichen Schiffe zu zerstören. Er wusste nicht, dass die Deutschen bereits in Narvik gelandet waren, und war unangenehm überrascht, als er bei einem kurzen Stopp bei der Lotsenstation Tranoy erfuhr, dass am Tag zuvor sechs grosse Zerstörer in den Fjord eingelaufen waren. Die norwegischen Lotsen erzählten ihm auch, dass ein U-Boot eingelaufen war, dass der Fjord wahrscheinlich vermint war, und dass die Deutschen in beträchtlicher Stärke in Narvik sassien. Trotz der Tatsache, dass die Flottille durch das Eintreffen des Schwesternschiffs «Hostile» verstärkt worden war, stand somit das Kräfteverhältnis sehr zuungunsten der Briten, da die deutschen Schiffe grösser und schwerer bewaffnet waren. Warburton-Lee entschloss sich trotzdem zu einem Überraschungsangriff und informierte die Admiralität, dass er beabsichtigte, im Morgengrauen anzugreifen, obwohl ihn London warnte, dass möglicherweise auch die norwegischen Küstenpanzerschiffe in deutschen Händen waren.

Die britische Flottille tastete sich durch Schneetreiben den gewundenen Fjord hinauf; die Sicht lag zeitweise unter 400 m. Unterdessen hoffte Kommodore Bonte, dass seine Zerstörer genug Treibstoff für die Rückkehr übernehmen konnten, so dass sie in der folgenden Nacht nach Süden auslaufen könnten. Die Morgendämmerung begann um 5.20 Uhr; das Wetter war kalt und windig und es schneite, und «Roeder» lief vorsichtig in den Hafen von Narvik ein. «Roeder» war Wachschiff gewesen, aber ein Missverständnis liess seinen Kommandanten glauben, dass er mit der Morgendämmerung wieder einlaufen konnte. Anstatt also die britischen Schiffe bei ihrem Marsch den Fjord herauf zu überraschen, lag nun die Überraschung in der Tat bei den Briten. Während «Roeder» langsam in den Hafen dampfte, Vorbereitungen zum Ankern traf und die Arbeitskommandos an Deck in der Kälte fluchten, waren die englischen Zerstörer nur wenige hundert Meter hinter ihm.

Kaum zehn Minuten, nachdem «Roeder» geankert hatte, um auf einen Platz längsseits des Tankers zu warten, und während seine Arbeitskommandos auf dem Weg nach unten in die warmen Wohndecks waren, traf die britische Flottille vor der Hafeneinfahrt ein. «Hardy», «Hunter» und «Havock» legten sich in Kiellinie vor die Hafeneinfahrt, während «Hostile» und «Hotspur» abgestellt wurden, um eventuell vorhandene Küstenbatterien zu beschiessen. Die Überraschung gelang vollständig. «Hardy» jagte um die Hafeneinfahrt und schoss drei Torpedos auf einen Zerstörer, vermutlich «Heidkamp», und vier weitere auf die Hafenanlagen; «Hunter» feuerte alle acht Torpedos auf im Hafen liegende Zerstörer, «Havock» schoss weitere fünf; gleichzeitig eröffneten die drei Schiffe aus allen Rohren das Feuer.

Über die deutschen Zerstörer brach das Chaos herein. Kaum hatten um 5.35 Uhr auf

«Heidkamp» die Alarmglocken «Klar zum Gefecht» geläutet, als ein Torpedo von «Hardy» an Steuerbord die Abteilung III traf, die achtere Munitionskammer in die Luft jagte, die drei achteren Geschütztürme durch die Luft schleuderte und das Schiff bis zum Turbinenraum völlig zerstörte. Bonte, die meisten Mitglieder seines Stabes und viele Besatzungsmitglieder fielen. Mit dem zerstörten Achterschiff unter Wasser gelang es der Besatzung, das Wrack an einem neutralen Dampfer festzumachen, während der Kampf weiter ging. Kaum war «Heidkamp» explodiert, als «Schmitt» durch einen Torpedo von «Hunter» an Backbord in den Turbinenraum 2 getroffen wurde; Korvettenkapitän Böhme wurde aus seinem Schlaf geweckt und in seiner Kabine eingeschlossen. Es gelang ihm, sich zu befreien und an Deck zu laufen, aber eine zweite Torpedoexplosion im Kesselraum 3 schleuderte ihn über Bord. Der Zerstörer brach auseinander und sank innerhalb weniger Minuten. Bis jetzt war kein Schuss auf die britischen Zerstörer gefeuert worden, da die Deutschen an einen Luftangriff glaubten. Die Flak der Zerstörer schoss ziellos in den Himmel, bis vor der Hafeneinfahrt Abschnüsse von Geschützen gesichtet wurde; daraufhin klärte sich die Lage. «Hotspur» feuerte vier weitere Torpedos in den Hafen, dann liess Warburton-Lee seine Schiffe zu einem zweiten Angriff drehen.

«Künne» und «Lüdemann», die bei «Jan Wellern» längsseits lagen, warfen hastig ihre Leinen los, aber «Künne» hatte durch die Erschütterungen von den Torpedoexplosionen auf «Schmitt», der nur wenige Meter entfernt gelegen hatte, Maschinenschaden und konnte nicht anfahren. Aber seine Bewaffnung war klar, und er feuerte auf die britischen Mündungsfeuer, erzielte aber keine Treffer. Nach einer Stunde waren die Maschinen wieder so weit klar, dass der Zerstörer an die Postpier verholen konnte, wo er festmachte. Auch «Lüdemann» bekam etwas ab. Als er über Heck von dem Tanker freikam, zerstörte ein Treffer die Rudermaschine und verursachte einen Brand, so dass das achtere Magazin geflutet werden musste; ein zweiter Treffer zerstörte das erste Geschütz und verursachte Ausfälle unter der Besatzung. Auch sein Feuer blieb wirkungslos.

Der unselige «Roeder» litt am meisten unter dem britischen Geschosshagel, da er den Engländern am nächsten lag. Ein Treffer zerstörte die Ankerwinde, so dass das Schiff den Anker weder lichten noch schlippen konnte; zwei weitere Treffer in die Backbord-Ölbunker im Kesselraum 2 verursachten schwere Brände und Rauch in der Abteilung; weitere Treffer landeten in Abteilung XII, beim dritten Geschütz und im Kesselraum 3. Er richtete seine Torpedorohre nach Backbord und schoss alle acht Torpedos zur Hafenausfahrt hinaus. Keiner traf, wahrscheinlich wegen der fehlerhaften Tiefensteuerung, da einige unter britischen Zerstörern durch liefen. «Hardy», «Hunter» und «Havock» konnten allen acht Torpedos ausweichen. Wenn die Torpedos in Ordnung gewesen wären, hätte «Roeder»'s Salve vielleicht Geschichte gemacht und den Ausgang der Kämpfe in Narvik sehr zugunsten der Deutschen beeinflusst; so aber hatte er sich verschossen; mit rückwärts laufender Maschine und über dem Grund schleifenden Anker erreichte er ebenfalls die Postpier, wo Korvettenkapitän Holtorf die Besatzung aussteigen liess.

Der zweite Angriff auf den Hafen verursachte weitere Schäden, und dann entschloss

sich Warburton-Lee zum Rückzug. Der Angriff hatte weniger als eine Stunde gedauert, aber der Hafen war mit gesunkenen, sinkenden und beschädigten Schiffen übersät. Als die Briten abliefen, feuerte «Lüdemann» vier Torpedos aus der Hafeneinfahrt heraus auf die ablaufenden Schiffe; einer lief unter «Hostile» durch. Nicht einer der fünf deutschen Zerstörer blieb unbeschädigt, während die Engländer fast keine Schäden erlitten hatten.

IM KREUZFEUER

Warburton-Lee glaubte, dass er alle deutschen Zerstörer erledigt hatte, und so war es eine unerfreuliche Überraschung für ihn, als er sich an der Einfahrt zum Herangsfjord drei weiteren Feinden gegenüberah. Es handelte sich um «Koellner», «Zenker» und «Giese» von der 4. Flottille (Kapitän zu See Bey), die alarmiert worden waren und um 6.30 Uhr Anker gelichtet hatten. Sie liefen in Dwarlinie den Fjord hinab, «Giese» wegen Ölmangels mit nur zwei Kesseln in Betrieb, und eröffneten auf eine Entfernung von etwa 6'500 m das Feuer mit ihren vorderen Geschützen. «Hardy» erwiderte mit einer vollen Breitseite, und bei schlechter Sicht entwickelte sich ein laufendes Gefecht, als vor der britischen Flottille zwei weitere Schiffe erschienen. Zu diesem Zeitpunkt hatten, was Warburton-Lee verborgen blieb, die Schiffe der 4. Flottille die Jagd abgebrochen und hart nach Backbord gedreht, um «Lüdemann»'s Torpedos auszuweichen. «Hardy» hielt die beiden Neuankömmlinge für eigene Kreuzer und rief sie an; als Antwort erhielt er Geschützsalven. Es handelte sich um «Thiele» und «Arnim», die während der Nacht im Ballangenfjord geankert hatten; in dichtem Nebel hatten sie sich um 6.40 Uhr in Bewegung gesetzt und waren gerade rechtzeitig auf dem Kampfplatz erschienen. «Thiele» eröffnete um 6.57 Uhr auf 3'700 m das Feuer auf «Hardy», deckte sie mit der vierten Salve ein, und dann traf Schuss auf Schuss. Der britische Zerstörer geriet in ein vernichtendes Kreuzfeuer; die Brücke und die vorderen Geschütze wurden zerstört, und das Schiff lief mit 30 Knoten aus dem Kurs, während die Deutschen die britische Linie kreuzten und zum laufenden Gefecht nach Westen drehten. «Thiele» schoss zwei Torpedos. «Havock» fünf und «Arnim» einen – alle ohne Wirkung.

«Hardy», zum Wrack geschossen, lief am Südufer des Ofotfjordes auf Grund; die Besatzung ging an Land und sprengte das Schiff. Die anderen Schiffe der Flottille rächten ihren Untergang; «Thiele» bekam sieben Treffer, die das erste Geschütz, die Funkanlage, den Kesselraum 1 und die Rudermaschine zerstörten und zahlreiche Brände verursachten. Er verlor Fahrt und schoss mit den verbliebenen vier Geschützen weiter, während «Arnim» ihn überholte und aus allen Rohren schoss, obwohl auch er fünfmal getroffen worden war. Nun war «Hunter» an der Reihe, während die beiden deutschen Schiffe wendeten und nach Narvik zurückliefen. Mit zahlreichen 12,7- und 3,7-cm-Treffern war «Hunter» nur noch ein brennendes Wrack, als «Thiele» drei Torpedos feuerte, die «Hunter» den Bug abrissen. Der Zerstörer verlor Fahrt und wurde achtern vom

nächsten Schiff in der Linie, «Hotspur», dessen Brücke zerschossen war, gerammt, wodurch die Ruderanlage zerstört wurde. Ineinander verkeilt, erhielten die beiden britischen Zerstörer weitere schwere Treffer, bis «Havock» und «Hostile», die noch unbeschädigt waren, kehrt machten und ihren Kameraden zur Hilfe eilten. «Hotspur» konnte von dem Wrack freikommen und entkommen; «Hunter» sank später. «Zenker», «Koellner» und «Giese» jagten die Briten noch eine Weile den Fjord hinunter, brachen aber schliesslich die Verfolgung ab und kehrten nach Narvik zurück, wobei sie noch 50 Mann von «Hunter» retteten. Während «Giese»'s Tanks nun buchstäblich trocken waren, waren die beiden anderen Zerstörer voll beölt, so dass die Gründe für den Abbruch des Gefechts nicht ganz klar sind.

Auf dem Rückweg führten die britischen Zerstörer noch einen indirekten, aber dennoch schweren Schlag gegen die verbliebenen deutschen Zerstörer. Ausgerechnet diesen Augenblick hatte sich das Versorgungsschiff «Rauenfels», voll beladen mit Munition für die Zerstörer und die Heeresartillerie und Waffen für die Gebirgsjäger, ausgesucht, um in den Ofotfjord einzulaufen. Zwei Sprenggranaten von «Havock» verwandelten den 8'460 BRT grossen Frachtdampfer in eine gewaltige Rauch- und Feuersäule.

Das Echo der Geschütz- und Torpedodetonationen verhallte, und Friede senkte sich wieder über die Fjorde. Kapitän zur See Bey, auf den das Kommando nun übergegangen war, machte sich an die Lagebeurteilung. «Heidkamp» sank langsam, und «Schmitt» war gesunken. «Roeder» (fünf Treffer, bewegungsunfähig), «Thiele» (sieben Treffer), «Arnim» (fünf Treffer, ein Kessel unklar) und «Lüdemann» (erstes Geschütz zerstört, Magazin geflutet) waren verschieden stark beschädigt. «Künne» war unbeschädigt und hatte seine Maschinen wieder klar; «Zenker», «Koellner» und «Giese» waren ebenfalls unbeschädigt, hatten aber 50% ihrer Munition verschossen. Am späten Vormittag des 10. April lagen «Zenker» und «Giese» zur Beölung bei «Jan Wellern» längsseits, während die übrigen noch schwimmenden Zerstörer mit Reparaturen begannen. Die Besatzung von «Heidkamp» kehrte auf ihr Wrack zurück und begann, Geschütze und Munition zu bergen. Die Gruppe West befahl Bey, in der folgenden Nacht mit «Zenker» und «Giese» auszubrechen, und um 20.40 Uhr verliessen die beiden Zerstörer nach Abschluss der Treibstoffübernahme mit Bey an Bord Narvik, um den Durchbruch nach Deutschland zu versuchen.

Obwohl es Nacht wurde, waren die Voraussetzungen ungünstig, denn der Himmel war wolkenlos und die Sicht gut. Als Bey bei seinem Marsch den Fjord hinab das Wrack von «Hardy» passierte, beorderte er «Thiele» und «Künne» aus Narvik heraus, um noch einmal nach Überlebenden zu suchen, während er weiterfuhr. Als die beiden Zerstörer den Ausgang des Ofotfjords erreichten, gab es falschen Alarm – aber die Rauchwolke, die man für weitere britische Zerstörer gehalten hatte, war nur das noch qualmende Wrack der «Rauenfels», und um 22.05 Uhr fuhr Bey mit Westkurs weiter. Nachdem Baroy passiert war, wurden Schatten gesichtet, die als Zerstörer identifiziert wurden; ein grösserer Schatten, den man für einen Kreuzer hielt, war genau das: die britische «Penelope». Diese Einheiten waren hier postiert mit dem ausdrücklichen Befehl, ein

Entkommen der deutschen Zerstörer zu verhindern. Sie sichteten die deutschen Schiffe zwar nicht, ihre Anwesenheit entnervte Bey jedoch völlig, und er liess schwarz qualmen, wenden, und führte seine Zerstörer in den Fjord zurück.

Am nächsten Tag, dem 11. April, gingen bei den Zerstörern die Reparaturen und die Beölung weiter, und am späten Nachmittag waren «Zenker», «Koellner», «Lüdemann» und «Künne» beölt und einsatzbereit, aber es wurde kein weiterer Versuch unternommen, auszubrechen.

«Heidkamp» war im Laufe des Vormittags gekentert und gesunken; «Roeder», der in der voraussichtlich noch zur Verfügung stehenden Zeit nicht mehr zu reparieren war, wurde ausgeräumt, seine Bewaffnung und Munition an Land gebracht, und dann zur Versenkung vorbereitet. «Thiele» und «Giese» lagen bei «Jan Wellern» längsseits, um mit Hilfe der gut ausgestatteten Werkstatt des Tankers ihre Schäden zu beheben; auch «Arnim» war noch mit Reparaturen beschäftigt. Bey zögerte immer noch, anstatt mit den vier kampfbereiten Schiffen auszulaufen. Auf See, in offenen Gewässern, mit genügend Raum zum Manövrieren und der Gelegenheit, ihre überlegene Geschwindigkeit auszunutzen, hatten sie immerhin eine Chance, aber hier in den engen, ausweglosen Fjorden sassen sie wie Ratten in der Falle, und ihr Schicksal war besiegelt.

Selbst ohne Feindeinwirkung waren die Zerstörer nicht sicher, denn die Fjorde waren schlecht kartiert, und zahlreiche Felsen und Untiefen lagen knapp unter der Wasseroberfläche. «Koellner» bekam dies zuerst zu spüren. Auf der Fahrt zu seinem Ankerplatz im Ballangenfjord lief er auf, und sein Boden wurde bis zum Kesselraum 3 aufgerissen; die Funkanlage, der Torpedoraum und die Kesselräume 2 und 3 liefen voll. Wenig später hatte auch «Zenker» Grundberührung, glücklicherweise mit weniger schweren Folgen, aber seine Backbordschraube wurde beschädigt und damit die Geschwindigkeit herabgesetzt. Seine Unentschlossenheit hatte Bey zwei seiner vier verbliebenen see- und kampffähigen Zerstörer gekostet.

«WARSPITE» GREIFT EIN

Anscheinend hatte man am 12. April alle Hoffnungen, noch zu entkommen, aufgegeben, und es wurden keine weiteren Versuche in dieser Richtung unternommen. «Koellner» war nach seiner Grundberührung praktisch ein Wrack und konnte nur noch als schwimmende Batterie eingesetzt werden. Er gab sein Öl an die anderen Zerstörer ab, um deren knappe Vorräte etwas zu verlängern, und man entschied, ihn den Fjord hinab nach Taarstadt, knapp östlich der Ramnes-Enge zu schicken, wo er in einer geeigneten Position unter Land verankert werden und seine Torpedos aus dem Hinterhalt schießen sollte.

Damit hatte Bey noch acht Zerstörer, aber von diesen besass nur «Künne» noch alle Geschütze und Torpedos und war fahrbereit. «Lüdemann» hatte vier Geschütze klar und vier Torpedos übrig; «Zenker», mit seinem beschädigten Propeller, hatte noch alle acht Torpedos, und «Giese», der immer noch an seinen Maschinen herumdokterte, hatte ebenfalls noch acht, von denen zwei von «Heidkamp» stammten. «Arnim» konnte noch

33 Knoten laufen, hatte alle Geschütze klar und dazu sechs Torpedos (von «Heidkamp» und «Koellner»). «Thiele», der noch 28 Knoten laufen konnte, hatte vier Geschütze klar und sechs Torpedos, von denen vier von «Koellner» übernommen worden waren. «Roeder» war ausgeräumt und diente als schwimmende Batterie; nur das erste und zweite Geschütz waren besetzt. «Koellner», ein Wrack, aber mit fünf Geschützen und zwei Torpedos an Bord, vervollständigte die Invaliden-Flottille. Um 18.45 Uhr wurde der Frieden durch Swordfish-Maschinen der 816. und 818. Staffel der britischen Marineflugwaffe gestört, die vom Flugzeugträger «Furious» zu einem Bombenangriff gestartet waren. Das Dröhnen ihrer Pegasus-Motoren hallte in den engen, felsigen Fjorden wider. Das Wetter war jedoch für den Angriff wenig günstig; nur neun Flugzeuge fanden die Zerstörer und verursachten keine weiteren Schäden; lediglich an Land gab es einige Verluste unter den Zerstörerbesatzungen.

Die Fähigkeit des deutschen Entschlüsselungsdiensts, britische Marinefunksprüche mitzulesen, warnte Bey, dass ein Angriff bevorstand, und er versuchte, diesem zu begegnen, so gut es möglich war. Am Morgen des 13. geleitete «Künne» den beschädigten «Koellner» den Fjord hinab zu einer Schussposition nach Taarstadt, wo ein Teil der Besatzung von «Koellner» aussteigen sollte, da sie ja zum Fahren des Schiffs nicht mehr benötigt wurde. Sie dampften mit langsamer Fahrt den Fjord hinab und hatten erst Djupvik erreicht, als «Künne» um 11.56 Uhr die Vorhut des britischen Angriffsverbandes sichtete. Es waren neun Zerstörer – «Bedouin», «Eskimo», «Cossack», «Punjabi», «Hero», «Icarus» «Forrester», «Foxhound» und «Kimberley»; hinter diesen lief als Unterstützung das Schlachtschiff «Warspite» mit acht 38,1 cm-Geschützen. Alle Zerstörer trugen zwischen vier und acht 12 cm-Geschütze.

Als sie den Fjord heraufdampfte, startete «Warspite» ihr Swordfish-Aufklärungsflugzeug, das voraus aufklären und die verschiedenen Nebenarme der Fjorde absuchen sollte. «Koellner», nicht mehr gefechtsklar und auch nicht in der Lage, seine vorgesehene Schussposition zu erreichen, drehte nach Backbord und lief nach Djupvik ein, in der Hoffnung, den britischen Verband von dort aus überraschen zu können. «Künne» funkte eine Warnung an Bey und ging näher an den Feind heran, um dessen genaue Stärke zu erkunden; dann drehte er, nebelte und zog sich nach Narvik zurück, wobei er im Schneetreiben mit dem führenden britischen Zerstörer einen kurzen Schusswechsel hatte. Bey lief nach Eingang der Alarmmeldung von «Künne» um 12.15 Uhr mit seinen Zerstörern aus; «Lüdemann», «Zenker» und «Arnim» schlippen ihre Anker und liefen aus dem Hafen von Narvik aus. «Giese», dessen Kessel kalt waren, konnte für einige Zeit noch nicht folgen, während «Roeder» als schwimmende Batterie an der Pier verblieb, bereit, mit seinen vorderen Geschützen die Hafeneinfahrt zu bestreichen.

Unterdessen hatte das Flugzeug der «Warspite» mit seinen winzigen Wasserbomben U 64 versenkt, «Koellner» in seinem Hinterhalt entdeckt, die aufkommenden britischen Zerstörer über Funk vor der drohenden Gefahr gewarnt und war dann in sein Nest zurückgekehrt. Als «Bédouin» und «Eskimo» das Vorland bei Djupvik umrundeten, hat-

ten sie daher schon ihre Geschütze und Torpedorohre nach Steuerbord ausgeschwenkt. Um 13.09 Uhr eröffneten beide Seiten auf nur 3'500 m Entfernung das Feuer mit Artillerie und Torpedos. Selbst die 3,7 cm-Geschütze von «Koellner» konnten eingreifen, aber es war für das deutsche Schiff ein hoffnungsloser Kampf: bewegungslos und ohne den Vorteil der Überraschung wurde es von den Engländern in Trümmer geschossen und konnte selbst nur eine Salve und seine beiden Torpedos loswerden. Auch «Warspite» beteiligte sich an dem Scheibenschiessen und feuerte zwei 38 cm-Salven gegen den hilflosen Zerstörer. «Koellner» erhielt Treffer in den Kesselraum 1 und Turbinenraum 2; dann riss ihm ein Torpedo den Bug ab, und damit war das Schicksal des Zerstörers besiegelt. Die Bereitschaftsmunition war verschossen und die Munitionsaufzüge zerstört, und Fregattenkapitän Schulze-Hinrichs befahl die Versenkung des Schiffs. Wenig später sank «Koellner», nachdem im Hilfsmaschinenraum eine Wasserbombe zur Detonation gebracht worden war. 31 Mann seiner Besatzung waren gefallen, viele weitere verwundet.

Nachdem der erste Gegner erledigt war, dampfte das britische Geschwader weiter den Fjord hinauf. Unterdessen hatte «Künne» sich mit seinen drei Gefährten aus Narvik vereinigt und war hinter diesen in die Kiellinie eingeschoren, und erwartete jetzt den Gegner. Es kam zu einem chaotischen Zerstörergefecht, in dem beide Seiten aus Schneeböen heraus manövrierten, Geschütze und Torpedos abfeuerten, während ein weiterer Angriff der Marineluftwaffe für zusätzliches Durcheinander sorgte. Die mit hoher Fahrt Zickzackkurs laufenden deutschen Zerstörer wurden wieder nicht ernstlich beschädigt. Bei der schlechten Sicht blieb das Schiessen grösstenteils wirkungslos, und beim Rückzug erreichten die deutschen Schiffe die Einfahrt zum Herangsfjord, wo «Thiele» aus Narvik zu ihnen stiess. Dieser schoss vier Torpedos, ohne etwas zu treffen, und schloss sich dann Bey an, der Rückzug in den Rombaksfjord befahl, da die deutschen Zerstörer nunmehr den grössten Teil ihrer Munition verschossen hatten. «Künne» stand etwas nördlich von den anderen Schiffen und zog sich in den Herangsfjord zurück; er hatte keine Munition mehr. Die Besatzung bereitete das Schiff zur Versenkung vor, liess es auf Grund laufen und stieg aus; wenige Minuten später detonierte im Torpedoraum eine Wasserbombe, die das Schiff in zwei Teile zerriss. Das Wrack wurde später von «Eskimo» torpediert, aber während des Gefechts hatte «Künne» keine Treffer bekommen, und von der Besatzung war niemand gefallen.

Während «Künne» so Selbstmord beging, hatte «Giese» genug Dampfdruck, um um 14.05 Uhr auslaufen zu können. Als er sich der Hafenausfahrt näherte, fiel die Backbordmaschine aus, so dass das Schiff nicht drehen konnte und 13 Minuten lang gestoppt liegen bleiben musste. Während dieser Zeit beschossen es und «Roeder» jedes Ziel, das sich blicken liess, zuerst «Eskimo» und «Punjabi». «Giese» feuerte drei Torpedos, und die britischen Zerstörer jeweils drei und zwei; keiner traf, aber sowohl «Giese» als auch «Roeder» trafen «Punjabi» schwer mit ihrer Artillerie. Auf dem grossen Zerstörer ging die Artillerieleitstelle zu Bruch, so dass die Geschütze einzeln gerichtet werden mussten; dann schlugen vorn zwei schwere Treffer ein, durch die das Schiff in Brand geriet; ein vierter Treffer landete achtern, wodurch die achtere Munitionskammer geflutet wer-

den musste; eine weitere Granate zerstörte das Steuerbord-Motorboot und zerriss mehrere Dampfrohre. Keinem der britischen Zerstörer gelang es, die beiden still liegenden Deutschen ernstlich zu beschädigen.

Um 14.05 Uhr waren auf «Giese» die Maschinen wieder klar, und er verliess mit 12 Knoten den Hafen. Sofort kam er unter schweres, gut gezieltes Feuer von «Bedouin» und «Warspite»; die 38 cm-Granaten des Schlachtschiffes flogen, ohne zu detonieren, durch die dünnen, ungepanzerten Platten des Zerstörers hindurch. «Giese» schoss seine letzten Torpedos auf «Punjabi»; sie verfehlten nur kanpp, und nachdem er seine letzten Granaten verschossen hatte, ging die Besatzung über Bord; das Schiff trieb brennend ab. Es sank später, nachdem es mindestens 21 Treffer bekommen hatte.

Nach der Vernichtung von «Giese» tastete «Cossack» sich vorsichtig in den Hafen von Narvik hinein, wo ihr sofort schweres, gut gezieltes Geschützfeuer entgegenschlug. Granaten trafen ihre Brücke, zerstörten die Ruderanlage und Kommandoelemente, so dass das Schiff ausser Kontrolle geriet und an der Südseite des Fjords auf ein Wrack auflied. Hier lag «Cossack» für die nächsten 12 Stunden, bis sie nach Ende des Gefechts von «Kimberley» abgeschleppt werden konnte. Zuerst glaubten die Engländer, eine Küstenbatterie hätte «Cossack» zusammengeschossen, aber in Wirklichkeit war «Roeder» mit seinen beiden vorderen Geschützen der Täter. Die anderen britischen Zerstörer übten an «Roeder» reichlich Vergeltung; Torpedos zerstörten die Pier, und Artilleriefeuer setzte den Zerstörer in Brand. Er explodierte und sank wenige Minuten, bevor «Foxhound» längsseits gehen wollte.

Während das Gefecht im Hafen nun voll im Gange war, verfolgten die n britischen Zerstörer Beys Schiffe in den Rombaksfjord. «Zenker» und «Arnim», die sich verschossen hatten, steuerten das Ende des Fjords an, aber «Thiele» und «Lüdemann» legten sich hinter der Enge von Strommen auf die Lauer und warteten auf den Feind. «Thiele» hatte noch vier einsatzbereite Geschütze (Nr. 1 war ausgefallen), aber nur noch zwei Torpedos, und die Feuerleitanlage sowohl für die Artillerie als auch für die Torpedowaffe war zerstört. Die kurze Gefechtspause wurde benutzt, um Munition an die Geschütze zu bringen, und als die Briten dann durch die Enge liefen, eröffneten beide Seiten auf nur 5'000 m Entfernung das Feuer. Das britische Feuer konzentrierte sich auf «Thiele», der wiederholt getroffen wurde. Seine beiden letzten Torpedos, vom Torpedooffizier, Leutnant zur See Sommer, persönlich abgefeuert, verliessen den achteren Rohrsatz. Einer lief nicht, aber der andere funktionierte und riss «Eskimo» das Vorschiff bis zum Turm «B» ab. «Thiele» selbst wurde schwer getroffen; Treffer hagelten auf seine Geschütze, Funkbude, Brücke und Decksaufbauten hernieder, und nachdem die Munition verschossen war, wurde das Schiff auf den Strand gejagt, wo es auseinanderbrach und kenterte. Auch «Lüdemann» hatte Torpedos geschossen, allerdings ohne zu treffen, und sich dann in den Fjord zurückgezogen, wobei er mehrfach achtern getroffen wurde. Nachdem er «Arnim» und «Zenker» eingeholt hatte, wurden auf allen drei Schiffen Sprengladungen angeschlagen, und dann verliessen die Besatzungen ihre Schiffe zum letzten Mal. Auf «Lüdemann» versagten die Sprengladungen, und als die

britischen Zerstörer «Hero» und «Icarus» herankamen, schwamm er noch und schien intakt zu sein. Nach ein paar Salven wurde klar, dass er verlassen war, und die beiden Engländer schickten je ein Walboot mit einer Prisenbesatzung. Auf «Lüdemann» wurde die britische Kriegsflagge gesetzt und versucht, das Schiff als Prise abzuschleppen, aber unterdessen war «Bédouin» auf dem Schauplatz erschienen, und dessen Kommandant verbot dieses Vorhaben wegen drohender Luftangriffe. Daraufhin versenkte «Hero» «Lüdemann» durch einen Torpedo; das Wrack trieb noch einige Zeit brennend im Fjord.

Als die Briten sich zurückzogen, senkte sich Stille über die Fjorde. Die beschädigte «Eskimo» und «Cossack» wurden abgeschleppt, die Wracks von zehn deutschen Zerstörern blieben liegen, bis zum Kriegsende stumme Zeugen einer Katastrophe für die deutsche Kriegsmarine.

EINE HEROISCHE NIEDERLAGE

Erstaunlicherweise wurde auf der deutschen Seite niemand für diese Niederlage zur Verantwortung gezogen. Beys Karriere wurde durch seine zögernde Handhabung der Operation nicht behindert, obwohl ein wenig mehr Unternehmungsgeist auf seiner Seite das Entkommen von mindestens zwei, vielleicht sogar vier Zerstörern hätte bedeuten können. Desgleichen erhielten alle Zerstörerkommandanten in der Folgezeit wieder Kommandos von Zerstörern oder Flottillen; lediglich Korvettenkapitän Friedrichs von «Lüdemann» wurde aus irgendeinem Grund ausgenommen. Man muss zur Ehrenrettung der Kommandanten allerdings sagen, dass die einzelnen Schiffe so tapfer kämpften, wie es die taktische Lage angesichts der Probleme, die durch eine schwache Gesamtstrategie verursacht wurden, eben erlaubte.

In Deutschland wurde das Gefecht als heroische Niederlage betrachtet, und zur Erinnerung daran wurden Orden und Medaillen geprägt; die neuen Zerstörer des Typs 36A wurden im Volksmund als «Typ Narvik» bekannt, und ihre Flottille hiess offiziell «8. Flottille (Narvik)». (Viele dieser grossen im Krieg gebauten Zerstörer nahmen inoffiziell die Namen von in Narvik gesunkenen Zerstörern an, z.B. Z 24 (Georg Thiele) und Z 27 (Erich Giese.)

Im Gegensatz zum Leidensweg der Zerstörer der Gruppe 1 erging es den Schiffen der «Hipper»-Gruppe besser; in der Tat verlief deren Einsatz fast ereignislos. Sie wurden am 8. April um 13.00 Uhr von den Schlachtkreuzern detachiert, wurden um 14.50 Uhr auf 64°12'N 06°25'E von einer Aufklärung fliegenden Sunderland gesichtet, aber zu diesem Zeitpunkt liefen sie, um Zeit totzuschlagen, zufällig Westkurs, was die Briten völlig durcheinanderbrachte. Sie wurden nicht abgefangen, und um 3.00 Uhr sichtete der Verband voraus das Leuchtfeuer von Halten an der Einfahrt zum Frohavet. Trondheim wurde ohne Widerstand besetzt; lediglich «Hipper» musste aus seinen achteren Türmen eine Küstenbatterie beschiessen. «Jacobi», «Riedel» und «Heinemann» landeten Truppen, die die Batterie einnahmen, während «Hipper» mit «Eckholdt» nach Trondheim weiterlief.

Alle vier Zerstörer hatten während der Überfahrt Sturm- und Seeschäden erlitten, und auch hier war die Treibstofflage angespannt; jeder Zerstörer hatte nur noch 40 Tonnen Treiböl, und in Trondheim gab es keinen Nachschub. «Riedel» lief auf Grund, wobei sein Rumpf beschädigt wurde; er kam wieder frei, indem seine Besatzung achteraus geschickt wurde, und wurde dann in der Strommen-Bucht auf den Stand gesetzt, wo er bis zum 20. April als schwimmende Batterie liegen blieb. «Hipper» lief am 10. nach Deutschland aus, begleitet von «Eckholdt», dessen Bunker für die Rückreise aus den anderen Zerstörern aufgefüllt worden waren. Am nächsten Tag erschien wieder die britische Marineluftwaffe von «Furious», als die 818. Staffel (Kapitänleutnant P. Sydney-Turner) und die 816. Staffel (Kapitänleutnant H. Gardner) mit ihren Swordfish Trondheim angriffen, diesmal mit Torpedos. «Riedel» auf seiner Sandbank entdeckte um 7.17 Uhr neun Flugzeuge mit Südkurs und eröffnete aus allen Rohren, einschliesslich der 12,7 cm, das Feuer. Die Swordfish flogen nur etwa 200 m über dem Wasser und warfen auf etwa 3'000 m Entfernung ihre Torpedos gegen die drei Zerstörer, aber die Torpedos waren zu tief eingestellt und liefen auf den Meeresgrund oder auf die Sandbank, so dass der Angriff vergeblich war. «Heinemann» und «Eckholdt», die wegen schlechten Wetters den Versuch, mit «Hipper» heimzukehren, abgebrochen hatte, liefen am 14. April nach Deutschland zurück, wo sie zwei Tage später eintrafen, während «Jacobi» bis Anfang Mai in Norwegen blieb. «Riedel» kehrte wegen seiner Havarie erst im Juni zurück.

GEHEIMNIS UM EIN TORPEDOBOOT

Die Torpedoboote waren 1940 meist im Skagerrak eingesetzt; hin und wieder wurden einige als Schirm für die Flotte angefordert. Im April wurden acht Boote für die Besetzung Norwegens eingeteilt. «Leopard» und «Wolf» sollten mit der Kriegsschiffgruppe 3 Bergen einnehmen; «Greif», «Luchs» und «Seeadler» sollten bei der Gruppe 4 Kristiansand besetzen, und «Albatros», «Kondor» und «Möwe» gingen mit Gruppe 5 nach Oslo. Bei der letzteren Gruppe versuchte «Albatros», zur Landung seiner Truppen in die schmale Pappelallee einzudringen und geriet dabei unter schweres Feuer vom im Hafen verankerten Minenleger «Olaf Tryggvason». Das Boot konnte das Feuer nur mit dem vorderen 10,5 cm-Geschütz erwidern, und dieses fiel nach wenigen Schüssen aus; Kapitänleutnant Strelow entschied, dass es nicht möglich war, den Hafen mit einem Torpedoboot, bei dem nur ein Geschütz einsetzbar war, einzunehmen, und zog sich zurück. Im offenen Wasser kam es zu einem erneuten Schusswechsel mit dem norwegischen Minenleger, dessen Salven dauernd deckend lagen und unter den Truppen an Deck des Torpedoboots Verluste verursachten. Der norwegische Widerstand war stark, und das Torpedoboot erhielt Order, seine Truppe in Sonsbukten zu landen, von wo aus sie die Küstenbatterie bei Bolarne einnehmen sollten. Die Soldaten stiegen um auf R 21; danach lief «Albatros» unter Beschuss der Küstenbatterien schwer auf Grund und wurde ein Totalverlust. Ein drittes Torpedoboot ging Ende des Monats verloren, als

«Leopard», der einen Verband von Minenlegern im Skagerrak geleitete, vom Minenschiff «Preussen» gerammt wurde. Im Mai wurde «Möwe» vor Südwestnorwegen durch einen Torpedo des britischen U-Boots «Taku» beschädigt und musste bis Oktober in Wilhelmshaven repariert werden. Mitte des Jahres war die 2. Flottille einsatzbereit, und im Juli geleiteten beide Flottillen die Minenleger, während diese in den östlichen Zufahrten des Kanals Minen legten. Danach musste wieder die Flotte gesichert werden; im Verlauf dieser Sicherungsfahrten ging am 26. Juli vor der Südwestküste Norwegens «Luchs» verloren. Die Umstände des Verlustes dieses Bootes sind ein wenig mysteriös. Das Boot fuhr zusammen mit anderen Zerstörern und Torpedoboote U-Boot-Sicherung für «Gneisenau» und «Nürnberg», als es nach einer Explosion sofort sank, ohne dass vorher Alarm gegeben worden war. Während der Explosion meldete das Flaggschiff Torpedolaufbahnen und die Sichtung eines Sehrohres, während mindestens einer der Zerstörer treibende Minen gesichtet hatte. Später wurden weitere Minen beobachtet. Was war nun die Ursache für den Untergang von «Luchs»?

Zu jedem Zeitpunkt sollte in dem fraglichen Seegebiet ein britisches U-Boot, «Thames», stehen, und dieses Boot wurde am oder um den 23. Juli als «vermisst, vermutlich durch Minen gesunken» gemeldet. Dieses Datum lässt sich jedoch nicht eindeutig belegen. Falls das Boot am 25. noch existierte, hat es einen Befehl erhalten, auf Position 58°40'N 03°30'E zu gehen; dazu hätte das Boot von seiner Position westsüdwestlich Lindesnes nordwestlichen Kurs steuern müssen, und dabei hätte es den Kurs des nach Süden gehenden deutschen Verbandes gekreuzt – es hätte in der Tat zu den deutschen Schiffen fast genau auf Gegenkurs gelegen. Angesichts neuerer Enthüllungen aus dem Nachrichtensektor kann dies ein Zufall gewesen sein, oder auch nicht. Die Deutschen führten keine ernstliche U-Jagd und meldeten auch kein versenktes U-Boot, und es ist immerhin möglich, dass die «Thames» später auf eine treibende Mine stieß und dadurch sank. Das U-Boot hatte seit seinem Auslaufen nicht gefunkt, aber das hat nicht viel zu bedeuten und kann auf technische Schwierigkeiten zurückgeführt werden.

So endete das Unternehmen «Weserübung». Es kostete die deutsche Kriegsmarine zehn Zerstörer, drei Torpedoboote und die Kreuzer «Blücher», «Karlsruhe» und «Königsberg» sowie zahlreiche weitere beschädigte Schiffe.

8 Herausforderung im Kanal

MAI 1940 BIS OKTOBER 1942

Ende April 1940 besass die deutsche Kriegsmarine nur noch zehn Zerstörer, und zwar neun der Typen 34 bzw. 34A sowie einen einzigen des Typs 36, «Karl Galster». Von diesen waren nur «Beitzen», «Schoemann» und «Heinemann» einsatzbereit; die anderen lagen zur Überholung in den Werften, und «Riedel» sass auf seiner Sandbank in Norwegen. Mit dem Untergang aller Zerstörer in Narvik wurden die 1., 2., 3. und 4. Flottille aufgelöst und zwei neue Flottillen aufgestellt, die 5. mit «Eckholdt» (Führerboot), «Steinbrinck», «Ihn» und «Beitzen» und die 6. mit «Galster» (Führerboot des FdZ), «Schoemann», «Heinemann» und «Lody»; die beiden übrigen Schiffe wurden vorübergehend nicht zugeteilt.

Im Mai wurden keine grösseren Operationen durchgeführt; es wurden lediglich Minenunternehmungen gesichert, und einige Zerstörer legten einige defensive Minensperren. Im Mai beendeten «Lody», «Galster», «Steinbrinck» und «Ihn» ihre Werftliegezeiten und begannen mit umfangreichen Ausbildungsfahrten, denn trotz der verzweifelten Knappheit an Kriegsschiffen aller Typen behielt die Kriegsmarine ihre Ausbildungsprogramme aus dem Frieden bei, mit dem Ergebnis, dass häufig sechs Monate vergingen, bis ein Schiff als kriegsbereit gemeldet und in einen Einsatzraum verlegt wurde. Als Ausgleich für diesen Zuwachs an Stärke gingen jedoch im gleichen Monat «Heinemann» und «Jacobi» zu umfangreichen Überholungsarbeiten in die Werft.

Für Anfang Juni wurde ein offensiver Vorstoss der Flotte gegen den britischen Nachschubverkehr für die alliierten Invasionsstreitkräfte in Nordnorwegen geplant. Unter der Führung von Admiral Marschall auf «Gneisenau» bestand der Verband aus «Scharnhorst», «Admiral Hipper» und vier Zerstörern – «Lody», «Schoemann», «Steinbrinck» und «Galster». Wegen des chronischen Schiffsmangels war das nach der Werftliegezeit fällige Ausbildungsprogramm der drei Zerstörer drastisch gekürzt worden, damit die Flotte überhaupt eine Sicherung bekommen konnte. Diese Operation mit dem Codenamen «Juno» sollte die Royal Navy von ihrer Nahdeckung der Landeköpfe im Gebiet um den Westfjord wegziehen und die britischen Nachschubwege bedrohen.

Marschall lief am Morgen des 4. Juni aus Kiel aus mit der Absicht, in der Nacht vom 8. auf den 9. Harstad anzugreifen. Angeführt vom Sperrbrecher 4 (dem 6'757 BRT grossen umgebauten Frachter «Oakland») fuhr das Geschwader durch den Belt und das Kattegatt nordwärts; bis zum Skagerrak wurde es zusätzlich durch die Torpedoboote «Jaguar» und «Falke», den Tender «Hai» und R-Boote gesichert. Am Mittag des 5. hatte

der Verband die offene See erreicht und drehte auf Nordwestkurs, um die Südspitze Norwegens zu umrunden. Mit 24 Knoten dampfte Marschall bei schlechter Sicht den ganzen 6. hindurch die norwegische Küste hinauf und beölte ab Mitternacht seine Zerstörer und den Schweren Kreuzer aus dem Trossschiff «Dithmarschen», ein sehr zeitraubendes Unterfangen, das erst am Abend des folgenden Tages abgeschlossen war, als «Hipper» die Ölschläuche des Tankers loswarf. Unterdessen hatte der Admiral Berichte von der Luftaufklärung erhalten, die zwei Gruppen von Schiffen meldeten, und er beschloss, die südlichere Gruppe anzugreifen. Diese bestand aus dem Tanker «Oil Pioneer», geleitet von dem bewaffneten Fischdampfer «Juniper», dem allein fahrenden leeren Truppentransporter «Orama» und dem Lazarettschiff «Atlantis». Marschall funkte seine Absicht an die Gruppe West, aber diese befahl ihm, den Angriff auf Geleitzüge «Hipper» und den Zerstörern zu überlassen und selbst nach Norden weiter zu dampfen, um Harstad anzugreifen. Marschall entschloss sich, diesen Befehl zu ignorieren, und befahl seinen Schiffen, einen Aufklärungsstreifen zu bilden.

«Hipper» sichtete am 8. Juni um 5.55 Uhr «Oil Pioneer», und der Schwere Kreuzer eröffnete das Feuer auf das Geleitfahrzeug; wenig später erschien «Lady» und beschoss ebenfalls die unglückliche «Juniper». Während «Lady» zurückblieb, um Überlebende aufzufischen, wandte «Hipper» seine Aufmerksamkeit dem Tanker zu, schoss ihn in Brand, und dann kam «Lady» herzu und versenkte ihn durch einen Torpedo. Diesmal rettete «Schoemann» elf Schiffbrüchige. Um 9.40 Uhr sichtete «Scharnhorst» die «Atlantis», liess sie aber unbehelligt passieren. «Orama» hatte weniger Glück: «Galster» sichtete sie und hielt zusammen mit «Lady» Fühlung; letzterer rief «Hipper» herbei, da die Möglichkeit bestand, dass der grosse Passagierdampfer ein gut bewaffneter Hilfskreuzer war. «Hipper» und «Lady» schossen die unglückliche «Orama» zusammen, und dann versenkte der Zerstörer sie mit zwei Torpedos. «Galster», «Lady» und der Kreuzer retteten danach 274 Überlebende. Kurz darauf wurden «Hipper» und die Zerstörer nach Trondheim detachiert, so dass sie beim Gefecht der Schlachtkreuzer mit dem Flugzeugträger «Glorious» und seinen beiden Zerstörern nicht anwesend waren. Auf dem Weg nach Trondheim kaperte «Lady» einen Fischdampfer, und am Nachmittag des 9. lagen alle Zerstörer sicher in Trondheim.

Im Verlauf der nächsten Tage stiessen «Scharnhorst», «Gneisenau» und der Leichte Kreuzer «Nürnberg» zu dem in Trondheim liegenden Verband, so dass sich für die britische Luftwaffe ein respektables Ziel ergab. Aber nur die Marineluftwaffe brachte einen Angriff zustande. Skuas der 800. und 803. Staffel von «Ark Royal» flogen einen Angriff, der aber ein teurerer Fehlschlag war. Zwischen dem 20. und 24. April geleiteten «Lady», «Schoemann» und «Steinbrinck» die beim Gefecht mit «Glorious» durch einen Torpedotreffer beschädigte «Scharnhorst» zurück nach Deutschland; auf dem Weg dorthin wurde der Verband von sechs Swordfish der 821. und 823. Staffel vom Flugplatz Hatston und von neun Beauforts von der 42. Staffel der RAF angegriffen. Die Schiffe schossen erbittert Sperrfeuer, und zwei der Swordfish wurden abgeschossen, ohne dass

sie Treffer erzielten. Die Beauforts befanden sich auf ihrem ersten Kampfeinsatz und trugen anstatt Torpedos je zwei 227 kg schwere Bomben. Sie griffen im Gleitflug an und gerieten dabei in das Sperrfeuer des Schlachtkreuzers und der Zerstörer. Diese hatten einen Torpedoangriff erwartet und in einem Kreis in etwa 1'400 m Entfernung von «Scharnhorst» einen Schirm gebildet; nun schossen sie mit ihrer leichten Flak, während «Scharnhorst», um den Bomben auszuweichen, zuerst hart nach Steuerbord, dann nach Backbord drehte. Wieder gab es keine Treffer. Im Abflug wurden die Beauforts von Me 109 der Luftsicherung angegriffen, und drei Engländer wurden abgeschossen. Nach der glücklichen Heimkehr ging «Schoemann» zur Werftüberholung nach Wilhelmshaven. Die beiden anderen Zerstörer gingen wieder nach Norwegen und stiessen in Trondheim zu «Galster» und «Ihn». Alle vier wurden gebraucht, um «Gneisenau» nach Hause zu geleiten. Der Schlachtkreuzer war am 20. Juni von dem britischen U-Boot «Clyde» torpediert worden und sollte nach Notreparaturen nun zur Instandsetzung nach Hause gehen.

Am 25. Juli lief der Schlachtkreuzer, zusätzlich begleitet von «Hipper» und «Nürnberg» aus. In der Nacht wurde «Hipper» zum Handelskrieg in der Barents-See detachiert. Am Nachmittag des nächsten Tages stiessen Torpedoboote der 5. Flottille zum Geleit. Wenig später, als der Verband etwa 40 Seemeilen westlich von Karmoy stand, explodierte plötzlich das Torpedoboot «Luchs» und sank; Einzelheiten hierzu wurden schon im vorigen Abschnitt geschildert. Zwei Torpedoboote blieben zurück, um nach Überlebenden zu suchen; der Rest des Verbandes traf am Morgen des 28. in Kiel ein.

Im August verlegte die 5. Zerstörerflottille durch den Nord-Ostsee-Kanal nach Wilhelmshaven, von wo aus sie zwischen dem 14. August und 6. September den Minenlegern «Roland», «Tannenberg» und «Cobra» beim Legen der Sperren SW 0, SW 2 und SW 3 in der südwestlichen Nordsee half. An diesen Operationen nahmen «Galster», «Jacobi» «Steinbrinck» und Torpedoboote der 1., 2. und 5. Flottille teil.

SCHWERE FLAK

Mit dem Fall Frankreichs standen der Kriegsmarine alle Atlantikhäfen bis nach Bordeaux zur Verfügung. Schon wenig später liefen die ersten U-Boote Brest und Lorient an, und die Überwasserstreitkräfte trafen kurz darauf ebenfalls ein. Mit der Aufgabe, den britischen Küstenverkehr zwischen Land's End und der Strasse von Dover anzugreifen, erhielt der FdZ, Kapitän zur See Bey, Anfang September 1940 Befehl, die 5. Zerstörerflottille nach Westen zu verlegen. Bey lief am 9. September auf «Lody» aus Wilhelmshaven aus, begleitet von «Galster» mit dem Chef der 5. Flottille, Kapitän zur See Berger, an Bord, «Eckholdt», «Ihn» und «Riedel». Am nächsten Tag lief die Flottille kurz Le Havre an und fuhr dann weiter westwärts. Am Morgen des 1., als die Zerstörer durch die Seine-Bucht liefen, wurden sie von Blenheims der RAF angegriffen.

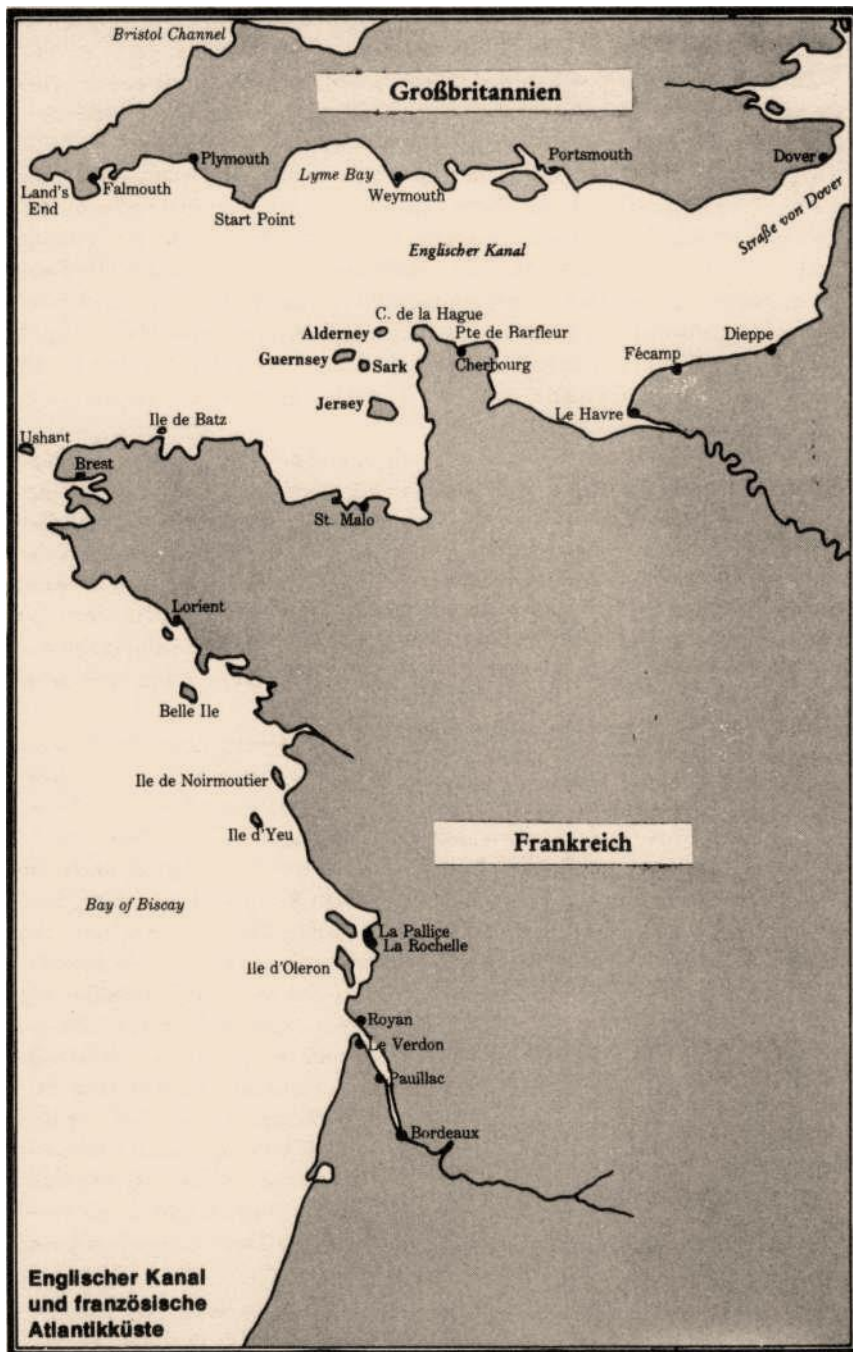
«Ihn» erhielt einen Nahtreffer, aber es gab keine Schäden, und am frühen Nachmittag machte der Verband in Cherbourg fest.

Zu dieser Zeit befand sich in den französischen Kanalhäfen eine enorme Ansammlung von Schuten, Leichtern, Schleppern und behelfsmässigen Landungsfahrzeugen, die zum Einsatz bei der Operation «Seelöwe», der Invasion der Britischen Inseln, vorgesehen waren, und diese waren natürlich ein wichtiges Ziel für die britische Luftwaffe, die die Häfen pausenlos angriff. Die neu eingetroffenen Zerstörer erlebten kaum eine Woche später ihren ersten Angriff dieser Art, als die RAF in den Frühstunden des 18. Juni Cherbourg von zwei Seiten angriff. Zwar schien der Mond, aber der Himmel war bewölkt und die Nacht dunkel, und daher sah der Angriffsplan vor, dass zuerst hoch fliegende Blenheims die Hafenanlagen mit Brandbomben bewerfen sollten, so dass die Brände die Schiffe im Hafen für die nachfolgenden, tief fliegenden und mit Torpedos bewaffneten Beauforts der 22. Staffel beleuchten sollten.

Der Angriff entwickelte sich wie vorgesehen, und die sechs Torpedoflugzeuge griffen im Tiefflug den Hafen an. Sowohl den Bombern als auch den Torpedoflugzeugen schlug schweres Flakfeuer von Geschützen an Land, den Zerstörern, Geleitfahrzeugen und Handelsschiffen im Innenhafen entgegen; das Schiessen der Handelsschiffe und Vorpostenschiffe war allerdings sehr undiszipliniert. Obwohl mehrere Beauforts die Zerstörer angriffen, wurden diese nicht getroffen, und es ist zweifelhaft, ob die Deutschen überhaupt erkannt hatten, dass Torpedos und Bomben zum Einsatz gekommen waren; in den Kriegstagebüchern ist hierüber nichts zu finden.

Drei oder vier Bomben fielen auf den Transatlantik-Hafen gegenüber vom Quai de France, und zwei weitere fielen 120 m von «Ihn», ohne Schäden zu verursachen. Dagegen wurde der Dampfer «Johann Blumenthal» versenkt; seine Besatzung wurde durch ein Boot von «Lady» gerettet; und das Torpedoboot T 11 wurde im Turbinenraum durch Splitter beschädigt und hatte Ausfälle unter der Besatzung. «Eckholdt» schickte ein Boot mit seinem Arzt zur Hilfeleistung. Eine Beaufort wurde durch die Flak der Schiffe abgeschossen. Nach dem Auslaufen aus Cherbourg verlegten die Zerstörer nach Brest, wo sie für die nächsten Monate stationiert waren. Ihr erster Einsatz war wieder eine offensive Minenunternehmung, diesmal in das Seegebiet vor Falmouth. Als Minenleger fuhren «Lady», «Galster», «Ihn», «Jacobi» und «Steinbrinck»; «Eckholdt» und «Riedel» fuhren Sicherung. Die Schiffe liefen am Abend des 28. September aus, zunächst geleitet von dem Minenräumboot R 26, überquerten den Kanal und legten am 29. zwischen 2.02 und 2.40 Uhr erfolgreich ihre Minen, nachdem es um 1.45 Uhr einen bangen Moment gegeben hatte, als «Galster» ein abgeblendetes Wachboot entdeckte. Die Flottille lief mit hoher Fahrt nach Frankreich zurück und war um 1.00 Uhr am nächsten Morgen wieder an ihren Liegeplätzen. In den folgenden Tagen gingen fünf kleine Schiffe mit zusammen 2'037 BRT auf den Minen unter.

Als die Zerstörer nach dieser Operation über die Marinewerft verteilt in Brest lagen, erlebten sie einen weiteren Luftangriff, und jetzt gab es einige Schäden. Diesmal, in den Frühstunden des 10. Oktober, waren Swordfish der 812. Staffel der Marineflieger,



die vorübergehend dem Küstenkommando zugeteilt waren, die Angreifer. Sie warfen Bomben und erzielten keine direkten Treffer, aber zwei Bomben fielen nur 30 bis 40 m von «Eckholdt», je eine querab von der Back und dem achteren Torpedorohrsatz, und es gab schwere Schäden durch die Erschütterungen und Splitter. Ein Mann der Besatzung fiel, drei wurden verletzt. Als Folge der Nahtreffer sprangen Ölzellen im Kesselraum 1 leck, so dass der Zerstörer drei oder vier Tage lang ausser Gefecht war. Auch «Lady» und «Riedel» wurden durch Splitter beschädigt und hatten Ausfälle unter ihren Besatzungen; «Ihn» und «Steinbrinck» kamen ohne Schäden davon. Ein weiterer Angriff fand um 22.47 Uhr statt, aber trotz Nahtreffer bei «Eckholdt» und «Riedel» gab es keine weiteren Schäden und Ausfälle.

EINE KRITISCHE SITUATION

Obwohl zu jeder Zeit zwei Zerstörerflottillen, die 5. und 6., bestanden, war ihre Organisation nur locker, und häufig operierten Schiffe beider Flottillen unter dem gemeinsamen Befehl des auf seinem Führerboot persönlich eingeschifften FdZ. Die nächste Operation, ein Angriff gegen die Handelsschifffahrt auf den südwestlichen Zufahrtswegen nach England, betraf beide Flottillen und wurde von Bey auf «Lady» geleitet. Am 17. Oktober lichteten die Zerstörer «Lady», «Steinbrinck», «Ihn», «Galster» und «Riedel» um 5.03 Uhr Anker, verliessen die Reede von Chateaulin und dampften auf einem südwestlichen Scheinkurs in die Biskaya hinaus. Die Nacht war mondhell, der Himmel bewölkt, von Südosten wehte eine leichte Brise, und es lief eine sanfte Dünung. Um 6.00 Uhr rissen auf «Riedel» im Kesselraum 1 sechs Kesselrohre, beide Kessel mussten abgestellt werden, mit dem Effekt, dass das Schiff nur noch 25 Knoten halten konnte. Der Zerstörer hielt noch eine Weile mit, aber um 6.48 Uhr bekam er Order, nach Brest zurückzugehen. Etwas später stiessen fünf Torpedoboote von der 5. Flottille als Verstärkung zu den Zerstörern. Um 7.45 Uhr wurde der Kurs auf Westen geändert, aber um 8.30 sichtete «Steinbrinck» im Nordosten eine Blenheim, woraufhin der Kurs wieder geändert wurde, diesmal nach Südosten. Die Sicht war den ganzen Vormittag hindurch unangenehm gut, so dass es für Bey keine grosse Überraschung bedeutete, als ihm um 10.56 Uhr ein entschlüsselter britischer Funkspruch von 8.20 Uhr gebracht wurde, der vor vier Zerstörern warnte, die auf Position 48°24'N 5°33'W Westkurs steuerten. Die Blenheim hatte die Zerstörer offenbar gesichtet und eine Meldung gefunkt. Bey fuhr weiter, obwohl zu diesem Zeitpunkt ein weiterer Zerstörer, «Steinbrinck», Probleme mit der Antriebsanlage hatte. Das Backbord-Fahrventil war durch einen Fremdkörper blockiert, und die Backbordturbine konnte nur noch Umdrehungen für 22 Knoten machen. Trotzdem drehte die Flottille am Mittag auf Nordkurs, um in die «Western Approaches»

*

* Anm.d.Übers.: britische Bezeichnung für das Seegebiet westlich vom Englischen Kanal, in dem die Schif-

einzudringen. Um 15.33 gab die Gruppe West eine Aufklärungsmeldung der Luftwaffe von 13.00 Uhr an Bey weiter, nach der sieben Zerstörer südlich von Plymouth standen und mit hoher Fahrt Westkurs liefen. «Steinbrinck» hatte immer noch Schwierigkeiten, diesmal mit der Backbordturbine, nachdem im Kesselraum 1 mehrere Kesselrohrrisse auf getreten waren.

Um 17.00 Uhr standen die Zerstörer etwa 40 Seemeilen südwestlich der Scilly-Inseln. Die Sicht blieb sehr gut; es wehte ein leichter Wind aus Ostnordost. Die Schiffe hatten gerade den Kurs auf 190° gelegt, als plötzlich im Kielwasser von «Lady» fünf Granaten einschlugen. Alle Schiffe machten klar zum Gefecht und schalteten alle Kessel zusammen, bis auf «Steinbrinck», auf dem nur fünf Kessel klar waren. Noch war kein Gegner zu sehen, aber die Granaten stammten vom Leichten Kreuzer «Newcastle», der nach Empfang und Auswertung der Sichtmeldung des Küstenkommandos von 8.20 Uhr um 11.21 zusammen mit dem Kreuzer «Emerald» und der 5. Zerstörerflottille («Jackal», «Jupiter», «Kashmir», «Kelvin» und «Kipling») aus Plymouth ausgelaufen war, um den deutschen Verband abzufangen. Die britischen Schiffe («Force F») waren von der deutschen Luftaufklärung erfasst und gemeldet worden, allerdings ohne die Kreuzer zu erwähnen. Um 14.45 Uhr erhielt «Force F» Informationen, nach denen die deutschen Zerstörer auf 48°20'N 6°10'W standen und mit hoher Fahrt nach Westen liefen; daraufhin änderte der Verband den Kurs, um den deutschen Schiffen den Weg abzuschneiden. Dann, um 17.00 Uhr, sichtete «Newcastle» in 201° einen deutschen Zerstörer der «Maass»-Klasse. Sie änderte ihren Kurs auf 200°, ging auf volle Kraft voraus und machte klar zum Gefecht. Sieben Minuten später eröffnete «Newcastle» auf äusserster Entfernung das Feuer mit ihren Türmen A und B und setzte das Signal «Freie Jagd»; «Emerald», die hinter «Newcastle» stand, eröffnete das Feuer wenige Minuten später.

Die deutschen Zerstörer zogen sich mit 29 Knoten in Kiellinie nach Brest zurück; die Abstände zwischen den Schiffen betragen 600 m. Um 17.15 war die Engländer an Backbord achteraus in etwa 28'000 m Entfernung zu sehen, aber einzelne Schiffstypen konnten auf diese grosse Entfernung nicht ausgemacht werden. Es bestand jedoch kein Zweifel, dass der Gegner einen Kreuzer dabei hatte, und 20 Minuten später wurde ein Schiff der «Southampton»-Klasse ausgemacht. Daraufhin befahl Bey um 17.38 Uhr den Abbruch der Unternehmung, und die vier Zerstörer gingen auf Höchstfahrt, um die britischen Einheiten abzuhängen. Mit Kurs 180° führte «Steinbrinck» die nach Steuerbord herausgestaffelten «Ihn» und «Galster»; «Lady» lief an Backbord querab von «Steinbrinck». Unterdessen hatte «Newcastle» ihr Walrus-Flugboot nach Backbord katapultiert, um aufzuklären, und «Force F» folgte den deutschen Zerstörern, ohne «Jupiter», der wegen einer Maschinenstörung zurückgefallen war. Mit Unterbrechungen wurde weitergeschossen; die meisten Salven landeten in der Nähe von «Galster» und «Lady», die Ausweichkurse steuerten und daher nicht getroffen wurden. Ein nordnordöstlicher Wind mit Stärke 2-3 begünstigte das Nebeln; «Steinbrinck» wurde dadurch wirksam geschützt und war bislang nicht unter Feuer gekommen. Trotz der theoretisch überlegenen Geschwindigkeit der deutschen Zerstörer fiel jedoch die Entfernung bis 18.00

Uhr allmählich von 18.600 auf 16.000 m, und 15 Minuten später kam «Steinbrinck» erstmals unter gelegentlichen Beschuss. Das englische Feuer lag gut; die Zerstörer wurden eingedeckt, und die Wassersäulen der Einschläge lagen teilweise nur 10 bis 20 m neben dem Schiff. Einige Splitter flogen auf das Deck, aber ehe es zu ernstlichen Schäden kam, verschwand der Zerstörer in der Sicherheit des künstlichen Nebels von «Lady». Letzterer führte jetzt die Flottille; «Ihn», «Galster» und «Steinbrinck» standen nach Steuerbord herausgestaffelt und liefen 35 Knoten, aber allmählich wurde die Lage kritisch für die deutschen Zerstörer.

Die britischen Schiffe waren nun mit blossem Auge deutlich zu sehen; ihre grossen Gefechtstopfflaggen flatterten im Wind. In einem Versuch, ihre Geschwindigkeit zu verlangsamen, feuerten «Lady» und «Galster» je drei Torpedos aus ihren hart achteraus gerichteten Rohrsätzen; «Steinbrinck» drehte nach Backbord auf Parallelkurs zur «Force F» und schoss vier Torpedos auf eine geschätzte Entfernung von 14.500 m, bei einer Geschwindigkeit des Gegners von 32 Knoten. Als sie gegen 19.00 Uhr auf ihren alten Kurs zurückdrehte, brach auf ihrer Brücke Jubel aus, und der Torpedooffizier wurde mit Glückwünschen überschüttet, als bei einem der feindlichen Kreuzer eine Rauchsäule zu doppelter Masthöhe aufstieg. Oberleutnant zur See Sommer, der die Torpedos abgefeuert hatte, hatte einen guten Ruf als Torpedoschütze, nachdem er als Torpedooffizier auf «Thiele» während der Kämpfe um Narvik schon die britischen Zerstörer «Hunter» und «Eskimo» torpediert hatte. In deutschen Unterlagen ist dieser «Treffer» immer noch zu finden, aber das Kriegstagebuch der «Newcastle» gibt eine andere Erklärung.

Das Flugzeug des Kreuzers hatte sich als Artilleriebeobachter betätigt und die Bewegungen der deutschen Zerstörer gemeldet und hatte um 18.41 Uhr auch eine Warnung vor den anlaufenden Torpedos an sein Mutterschiff gefunkt. Daraufhin hatte «Newcastle» auf 196° in die Laufbahnen der Torpedos hineingedreht. Ein wenig später flog ein Do 17-Bomber, der seinerseits den britischen Verband beschattet hatte, die «Newcastle» an, die sich mit ihrer 10,2 cm-Flak heftig wehrte, warf eine Reihe Bomben ins Kielwasser des Kreuzers und wurde danach vom konzentrierten Flakfeuer aller Schiffe und dem Bordflugzeug des Kreuzers verscheucht. Wahrscheinlich war die von den Zerstörern beobachtete Rauchsäule nichts anderes als die Einschläge der Bomben und der Qualm der Abschüsse der Flak des Kreuzers.

Die Entfernung nahm nun langsam wieder zu, und die Chance, die Deutschen noch einzuholen, war nur noch sehr gering. Kurz nachdem um 19.21 Uhr ein Blenheim-Bomber vier oder fünf Bomben auf «Steinbrinck» geworfen und diesen um 30 bis 50 m verfehlt hatte, brach «Force F» die Verfolgung ab, ging auf Kurs 70° und verminderte wegen eines Defekts im Kesselraum 3 der «Newcastle» die Fahrt auf 26 Knoten. Um 9.05 Uhr am nächsten Morgen lag der Kreuzer wieder in Plymouth. Bei den deutschen Zerstörern gab es ebenfalls keine besonderen Ereignisse mehr, und sie erreichten kurz vor Mitternacht Brest.

Auch der Schwerpunkt der Torpedobootseinsätze verlagerte sich in den letzten Mo-

naten des Jahres 1940 nach Südwesten, als fast alle fahrbereiten Boote an intensiven Mineneinsätzen in der Strasse von Dover teilnahmen. Hier vereinigte sich ab August die neue 1. Flottille (T 1, T2 und T3) mit der 2. und 5. Flottille zum Geleit von Minenlegern, oder sie legten selbst Minen; dazu kamen offensive Vorstösse in die britischen Küstengewässer. Im Verlauf einer solchen Unternehmung erwischte die 5. Flottille («Greif», «Kondor», «Seeadler», «Falke» und «Wolf») in der Nacht vom 11. zum 12. Oktober die frei-französischen U-Boot-Jäger CH 6 und CH 7 und die bewaffneten Fischdampfer «Listrac» (778 BRT) und «Warwick Deeping» (445 BRT) vor der Insel Wight und versenkte alle. Schon am 18. September war Til von einer Bombe in den vorderen Turbinenraum getroffen und beschädigt worden. Im gleichen Monat wurde T 3 in Le Havre von Flugzeugen angegriffen und versenkt; das Boot wurde 1941 gehoben, aber war erst am 12. Dezember wieder hergestellt und klar zum Einsatz.

In der zweiten Hälfte des Jahres 1940 begann auch die Anzahl der neu in Dienst gestellten U-Boote der Kriegsmarine zu steigen. Infolgedessen gab es Personalprobleme, da es trotz gegenteiliger Propaganda nie genug Freiwillige für die U-Boot-Waffe gab. Um die Leerstellen zu füllen, wurden die anderen Waffengattungen nach geeigneten Besatzungsmitgliedern durchkämmt, und die Zerstörer und Torpedoboote bildeten keine Ausnahme. Im Oktober wurden die Torpedo- und Artillerieoffiziere von «Ihn» und «Eckholdt» zur U-Boot-Waffe kommandiert, und als Folge dieser und anderer Abkommandierungen waren die beiden Zerstörer praktisch nicht einsatzbereit. Der FdT widerrief vorübergehend diese Kommandierungen; sowohl er als auch die Gruppe West protestierten lautstark beim OKM, aber es half nichts, und die Offiziere mussten abgegeben werden. Wechsel in den Besatzungen waren den ganzen Krieg hindurch ein Problem, vor allem nach 1943, als Treibstoff-Verbrauchsbeschränkungen die Ausbildung neuer Besatzungen behinderte und die Einsatzbereitschaft vieler Einheiten herabsetzte.

Anfang November 1940 waren die 5. (Kapitän zur See Berger) und 6. (Kapitän zur See Schulze-Hinrichs) Zerstörerflottille in Brest stationiert und verfügten über acht Schiffe: «Galster» (FdZ), «Jacobi» (Führerboot 6. Flottille), «Eckholdt» (Führerboot 5. Flottille), «Ihn», «Beitzen», «Lody», «Steinbrinck» und «Riedel». «Beitzen» war erst kurz zuvor in französischen Gewässern eingetroffen. Dies waren alle einsatzbereiten Zerstörer; nur «Schoemann» und «Heinemann», die in der Werft lagen bzw. ausbildeten, und die neuen Schiffe Z 23 und Z 24, die ihre Probefahrten erledigten, befanden sich in der Heimat. Von den Torpedoboote waren sieben in Frankreich stationiert: «Falke», «Greif» und «Kondor» und «Seeadler» in St. Nazaire; «Iltis», «Jaguar» und «Wolf» in Cherbourg; das letzte Boot, «Möwe» lag zur Reparatur in Wilhelmshaven.

Diese starke Konzentration von Zerstörern und Torpedoboote sollte jedoch nur von kurzer Dauer sein. Nach einem ergebnislosen Vorstoss in die Biskaya und an die baskische Küste gingen «Jacobi», «Eckholdt», «Ihn», «Steinbrinck» und «Riedel» am 5. November zur Überholung nach Deutschland. Während der Fahrt durch den Kanal war das Wetter wieder sehr schlecht; die Zerstörer hatten Schwierigkeiten, Kurs zu halten, und einmal musste «Eckholdt» die Maschinen stoppen.

Als sie zwei Tage später in der Heimat eintrafen, gingen «Eckholdt», «Ihn» und «Steinbrinck» von der 5. Flottille zu Blohm und Voss nach Hamburg und den Stettiner Oderwerken zu kurzen Überholungen; «Jacobi» und «Riedel» von der 6. Flottille überholten in Wilhelmshaven und bei den Deutschen Werken in Kiel.

EIN ENORMER FEUERBALL

Die Typen 34 und 34A wurden weiterhin von Problemen mit der Antriebsanlage geplagt, ganz besonders «Heinemann» und «Schoemann» (6. Flottille), bei denen der katastrophale Zustand der Maschinen schliesslich Ende 1940 zu einer Konferenz führte, an der der Führer der Zerstörer, die Kommandanten und leitenden Ingenieure der Zerstörer, die Flottillenchefs und Admiral Raeder teilnahmen. Nach sieben Monate dauernden Reparaturen waren beide Schiffe nach wie vor nicht einsatzbereit, und eine Untersuchung wurde angeordnet. Zu jener Zeit waren in Westfrankreich zur «Beitzen» von der 5. und «Lody» und «Galster» von der 6. Flottille verblieben; das Kommando führte der FdZ auf «Galster». Bis zur letzten Novemberwoche fanden wegen Maschinenschäden und schlechtem Wetter keine Unternehmungen statt. Danach waren zwei Vorstösse in das Gebiet um Plymouth geplant. Alle drei Schiffe liefen am Abend des 24. November aus Brest aus und liefen mit Nordwestkurs in Richtung Land's End. Kurz nach Mitternacht wurde eine Anzahl abgeblendeter Fahrzeuge entdeckt, die für Vorpostenboote gehalten wurden. Es war jedoch eine Fischereiflotte mit 13 Trawlern und kleineren Booten, die etwa 12 Seemeilen südwestlich vom Wolf Rock fischten, und die gegen 0.15 Uhr mit Artilleriefeuer angegriffen wurde. Die Zerstörer beanspruchten eine Versenkung, und zwei belgische Trawler wurden als vermisst gemeldet, aber später tauchten sie unbeschädigt wieder auf.

Ohne dass die Deutschen dies ahnten, war jedoch ein starker Verband britischer Zerstörer in See und stand ganz in der Nähe. Es war wieder die 5. Zerstörerflottille (Kapitän zur See Lord Louis Mountbatten), die Befehl hatte, südlich von Prawle Point zu patrouillieren, aber dann umgeleitet worden war, um einen nach Cherbourg bestimmten deutschen Geleitzug abzufangen. Zu dieser Zeit bestand die Flottille aus «Javelin», «Jackal», «Jersey», «Kashmir» und «Jupiter». Offiziere und Ausgucks auf den Brücken von «Javelin» und «Jupiter» sichteten Abschussblitze von Geschützen im Westen, aber da in dieser Peilung Land lag, wurde der Flottillenchef nicht informiert obwohl es sicher ist, dass diese Blitze von dem Überfall auf die Trawler stammten. Es wurde jedenfalls nichts veranlasst, und die Zerstörer patrouillierten weiter zwischen 4 und 5° westlicher Länge. Unterdessen hatten im Westen die drei Zerstörer ihre Angriffe gegen die Fischereiflotte eingestellt und durch Radar einen kleinen Geleitzug südlich des Lizard erfasst, der aus drei Handelsschiffen, «Appolonia», «Stadion II» und «Fernwood» sowie einem Schlepper mit zwei Leichtern bestand. Dieser hatte am 24. November um 17.30 Uhr Plymouth verlassen und hatte um 3.00 Uhr früh den Lizard querab und steuerte mit 8 Knoten 280°. Der Geleitzug hatte auch voraus das Geschützfeuer gesichtet, und wenig

später wurde «Appolonia» (2'156 BRT) von einem Zerstörer mit dem Scheinwerfer beleuchtet und gleichzeitig beschossen. Der Frachter wurde in die Brücke und am Oberdeck getroffen, geriet in Brand, und sein Schornstein wurde weggeschossen. Die Besatzung ging in die Boote während «Galster» zwei Torpedos in den Frachter jagte, der mit dem Ingenieur und 13 chinesischen Besatzungsmitgliedern unterging.

Nachdem ein Schiff versenkt war, wandten die deutschen Zerstörer ihre Aufmerksamkeit den anderen zu, fanden aber nur «Stadion II» die beschädigt wurde, aber nach Rückzug der Deutschen eingebracht werden konnte. Unterdessen hatte die britische 5. Flottille auch von dieser Aktion die Abschussblitze gesehen und zwei und zwei zusammengezählt; auch lag inzwischen ein fünf Stunden alter Bericht über deutsche Zerstörer bei Wolf Rock vor. Mountbatten sagte sich, dass die Deutschen nach Brest zurücklaufen würden und änderte Kurs, um ihnen den Weg zu verlegen. Sie liessen sich aber nicht abfangen, und um 7.20 Uhr drehten die Briten angesichts der Gefahr eines Angriffs von Sturzbombern ab und kehrten zurück.

Drei Nächte später, am Abend des 28., fand ein ähnlicher Vorstoss ins gleiche Seegebiet, aber etwas weiter nach Osten, statt, durchgeführt von den gleichen Zerstörern. Das Wetter war klar und die See ruhig, mit schwacher Dünung, während die Zerstörer mit Nordkurs und 21 Knoten Prawle Point ansteuerten. Gerade fand ein Luftangriff auf Plymouth statt, und von den Schiffen waren die Brände deutlich zu erkennen. Die Zerstörer drehten nach Westen und erhöhten die Fahrt auf 24 Knoten, und etwa 16 Seemeilen südlich von Eddystone wurden an Backbord Schatten gesichtet. Sie drehten auf Südkurs, um sich die Sache anzusehen, und um 4.39 Uhr wurden die Fahrzeuge als zwei Schlepper, «Aide» und «Abeille XIV», identifiziert; ersterer hatte den Leichter BHC 10 im Schlepp. Die Schlepper hatten zusammen nur fünf Lewis-Maschinengewehre als Bewaffnung und hatten gerade Kurs auf Falmouth abgesetzt, als sie von zwei Zerstörern beschossen wurden, die an Steuerbord querab aufgetaucht waren. Die deutschen Schiffe beschossen die britische Gruppe auf nur 300 bis 400 m Distanz, wobei sie mit der Fahrt auf 9 Knoten heruntergehen mussten. Nachdem der Leichter gesunken war, retteten die Schlepper unter schwerem Beschuss dessen Besatzung; einer der Schlepperkapitäne bezeichnete später das deutsche Feuer als «beschämend schlecht gezielt». «Aide» sank nach 20 Minuten, aber «Abeille XIV» entkam beschädigt.

Die Zerstörer stellten um 5.14 Uhr das Feuer ein, dampften weiter nach Westen, und erfassten wenig später ein kleines Fahrzeug, das Falmouth ansteuerte. Es war das winzige Lotsenboot 4, das kurz vor den Schleppern zusammen mit zwei Fischerbooten aus Plymouth ausgelaufen war. Die deutschen Schiffe liefen von achtern auf, schossen Leuchtgranaten und eröffneten um 6.06 Uhr das Feuer. Wieder schossen sie sehr schlecht, von 50 oder 60 abgefeuerten Granaten waren nur 12 Treffer, aber der Kutter sank. Die Überlebenden wurden im Laufe des Vormittags von «Jackal» aufgenommen. Dann brachen die Zerstörer das Unternehmen ab, gingen auf Südkurs und liefen mit 29 Knoten nach Brest zurück. In der Dunkelheit war die Grösse der versenkten Fahrzeuge

total überschätzt worden. Auf «Lady» wurde die Grösse des Leichters mit 1'000 BRT, die des Lotsenbootes mit 1'000-1'500 BRT geschätzt. In der Tat hatten der versenkte Schlepper und der Leichter zusammen nur 424 BRT gehabt, während das Lotsenboot so klein gewesen sein muss, dass es nicht einmal in der amtlichen Verlustliste aufgeführt ist.

Auf der britischen Seite war wieder die 5. Flottille alarmiert worden, und dieses Mal früh genug, um die zurücklaufenden Deutschen abzufangen. Um 6.30 Uhr ging auf «Lady» über Kurzwelle eine Warnung vor zwei Objekten in 148°, die wegen der Dunkelheit nicht eindeutig identifiziert werden konnten, ein; sie kamen jedoch schnell näher. «Galster» lief an der Spitze, gefolgt von «Beitzen» und «Lady», die mit 29 Knoten Kurs 180° liefen; die britische Flottille mit «Javelin», «Kashmir», «Jackal» und «Jersey» steuerte mit 28 Knoten 310°. Der deutsche Verband kreuzte so in einer Entfernung von 1'500 m den Kurs des britischen Verbandes von Steuerbord nach Backbord. Anfangs konnten die Deutschen nur die zwei führenden britischen Schiffe erkennen, von denen eines fälschlich als Zerstörer der viel grösseren und stärkeren «Tribal»-Klasse angesprochen wurde.

«Galster» gab Erlaubnis zum Torpedoeinsatz und drehte um 6.43 Uhr auf 230°; genau im gleichen Augenblick änderte die britische Flottille den Kurs auf 220° zum laufenden Gefecht. Dies war eine äusserst unglückliche Entscheidung von Kapitän zu See Mountbatten, denn während der 50°-Drehung verloren die Feuerleitgeräte und Geschütze seiner Flottille nicht nur vorübergehend ihre Ziele, sondern er präsentierte den Deutschen seine Breitseite – und die deutsche Vorliebe für den Einsatz von Torpedos war bekannt. Um 6.44 Uhr feuerten alle drei deutschen Zerstörer je vier Torpedos in Fächern von 9°, die auf 40 Knoten und 2 m Tiefe eingestellt waren. Aus Zeitmangel waren die Zieldaten geschätzt, und die Rechenstelle wurde nicht benutzt. Auf der britischen Seite gab es eine Verzögerung von einer Minute, während die Feuerleitgeräte erneut Ziel auffassten, und dann eröffneten die 12 cm-Geschütze das Feuer. Die 2 cm Pom-Poms, die ebenfalls über die Feuerleitstelle gerichtet wurden, konnten ihre Ziele nicht sehen und schossen erst, als Leuchtgranaten verfügbar waren. Die britischen Artillerieoffiziere hatten die Entfernung weit überschätzt, die Deutschen aber auch, und die ersten Salven beider Seiten lagen weit hinter dem Ziel. Die zweite britische Salve lag der Entfernung nach deckend, aber kaum hatte sie die Rohre verlassen, als «Javelin» von der Detonation von zwei Torpedos von «Lady» buchstäblich aus dem Wasser geschleudert wurde. Ein enormer Feuerball erleuchtete die Nacht und strahlte die drei deutschen Schiffe unheimlich an. Der erste Torpedo traf an Steuerbord achtern bei Station 70 und jagte in einer deutlich hörbaren Doppelexplosion die achtere Munitionskammer in die Luft. Der andere traf Sekunden später im Vorschiff bei Station 15; seine Wassersäule durchnässte die Leute auf dem Oberdeck. Das zweite Geschütz blieb klar und feuerte zwei weitere Salven, aber dann klemmte der Richtmechanismus. Das Maschinenpersonal hörte die Explosion vorn und schloss die Schotten und die Fahrventile. Das Schiff bäumte sich auf, legte sich nach 30° nach Backbord und behielt dann 5° Schlagseite bei. Vor Station 30 war nichts mehr da, und das Heck hinter Schott 64 war

abgeknickt und hing herunter. Vorn liessen sich die Wassereinbrüche bis Station 35 nicht kontrollieren; der Munitionsraum 2 lief langsam voll, und die Maschinenräume machten durch Schott 61 Wasser, aber die Pumpen schafften das eindringende Wasser. Es bestand Brandgefahr, denn der Treffer achtern hatte die Öltanks 5 und 6 entzündet, und die Stationen 64 bis 68 standen in Flammen. Der Backbord-Behälter für die 12 cm-Bereitschaftsmunition brannte ebenfalls; alle anderen Explosivstoffe einschliesslich der Torpedos konnten über Bord geworfen werden. Schotten wurden abgestützt und Dampfleitungen geflickt, während die Leckwehr versuchte, das schwer angeschlagene Schiff zu retten. Zwanzig Minuten später brach das Heck endgültig ab, so dass nur 47 m des vorher 112 m langen Zerstörers noch schwammen.

«Javelin»'s Kameraden jagten mit voller Fahrt hinter den deutschen Zerstörern her und feuerten zahlreiche Leuchtgranaten, um ihre Ziele zu beleuchten. «Lady» als letztes Schiff wurde mit besonderer Aufmerksamkeit bedacht; sie wurde mehrfach von britischen Salven eingedeckt, und die nächsten Treffer fielen nur 10 m an Backbord querab vom achteren Schutzdeck. Alle drei Deutschen erwiderten das Feuer mit ihren achteren 12,7 cm-Geschützen, qualmten schwarz, warfen Nebelbojen und fuhren Schlangenlinien, um Treffern zu entgehen. Sie liefen zeitweise 35 Knoten, und Flammen schlugen aus den Schornsteinen. Allmählich nahm im Schutz des Qualms und Nebels und durch die überlegene Geschwindigkeit der deutschen Schiffe der Abstand zu, bis sie ausser Gefahr waren.

Die britische Flottille gab um 9.00 Uhr die Jagd auf und kehrte zurück, um «Javelin» beizustehen. Am 29. gegen Mittag war das Wrack im Schlepp von «Caroline Moller» auf dem Weg nach Plymouth, wo es am nächsten Tag eintraf. Bei dem Angriff waren drei Offiziere und 45 Mann gefallen; die dreizehn Monate dauernde Reparatur kam praktisch dem Neubau von zwei Dritteln des Zerstörers gleich. Die Deutschen hatten nur geringfügige Schäden davongetragen. «Lady» hatte einige 2 cm-Treffer im vorderen Schornstein und in der Torpedorechenstelle; alle drei Schiffe hatten Splitter abbekommen, die aber keine Schäden verursacht hatten. Unter den Besatzungen hatte es keine Verluste gegeben.

Der Erfolg dieses Vorstosses war gut für die Moral der Zerstörerwaffe, eine Tatsache, die auch der Gruppe West bewusst war, deren Chef, Generaladmiral Saalwächter, berichtete: «Dieser Vorstoss war durch die Torpedotreffer auf den beiden Zerstörern und die Versenkung der Dampfer und Schlepper ein voller Erfolg und hat dem Feind eine ernste Niederlage zugefügt. Besonders erfreulich ist das Fehlen von Schäden an unseren Zerstörern. Die Leistung der Zerstörer gegen einen überlegenen Verband verdient höchste Anerkennung; sie werden das Vertrauen in die Besatzungen und das Material nach einer Periode erzwungener Inaktivität durch das Wetter, Personalverschiebungen und Maschinenschäden wieder herstellen».

Dieser Vorstoss bedeutete das Ende der ersten Stationierung von Zerstörern in Westfrankreich, denn «Galster» und «Lady» gingen Anfang Dezember zur Überholung in die Heimat, und «Beitzen» blieb als einziger Zerstörer zurück. Sie blieb bis März 1941, legte im Kanal Minen und geleitete «Hipper» bei ihren Vorstössen in den Atlantik von und nach Brest. «Beitzen» kehrte am 18. März nach Kiel zurück und ging ebenfalls in die Werft.

VERSCHIEDENARTIGE AUFGABEN

Die 5. Torpedoboote-Flottille blieb in Frankreich, während die 1. und 2. wieder nach Norden, nach Stavanger in Norwegen, verlegt wurden. Die Luftaufklärung hatte zwei Geleitzüge vor der britischen Küste gemeldet, die voraussichtlich am 7. November gegen 2.00 Uhr Kinnaird's Head und Smith's Bank mit Nordkurs passieren mussten. Beide Flottillen liefen am 6. aus und wollten durch eine Lücke in den britischen Minensperren fahren, die auf Karten verzeichnet waren, die im Mai zusammen mit dem britischen U-Boot «Seal» erbeutet worden waren. Kurz vor Mitternacht näherten sich die Torpedoboote gefechtsklar ihrem Zielgebiet. Die Nacht war dunkel und wolkenverhangen, mit leichtem Wind aus nordwestlichen Richtungen, und die Flottillen dampften durch die Dünung der Nordsee, bis sie nur noch 40 Seemeilen von Kinnaird's Head abstanden. Kurz nach Mitternacht wurde das Führerboot der 2. Flottille, T 6, durch eine schwere Explosion steuerbord achtern erschüttert. Bereitschaftsmunition und Signalmunition gingen hoch und verursachten achtern einen Brand. Beide Maschinen stoppten, und das Boot begann mit 10° Steuerbord-Schlagseite achtern wegzusacken. Weder der Chef der 2. Flottille, Korvettenkapitän Riede, noch der Kommandant des Bootes, Kapitänleutnant Wolfram, hatten eine klare Vorstellung vom Umfang des Schadens, denn alle Telefonverbindungen waren unterbrochen, und die Leckwehr eilte nach achtern, um zu löschen. Dampf und Rauch strömten aus dem angeschlagenen Schiff. Der Kommandant, in der Befürchtung, das Boot könnte sinken, liess die Besatzung an Deck kommen und ging selbst nach hinten, um sich den Schaden anzusehen. Zu diesem Zeitpunkt begann der vordere Turbinenraum vollzulaufen, die Schlagseite nahm zu, und es wurde klar, dass das Boot nicht zu halten war. Nachdem alle Rettungsflösse zu Wasser gekommen waren, befahl der Kommandant «Alle Mann aus dem Schiff». T 6 sank schnell über Heck, bis sein Vorschiff aus dem Wasser ragte; dann verschwand es unter Wasser. T 7 und T 8 retteten die Überlebenden, darunter den Flottillenchef und den Kommandanten, aber 48 Mann gingen mit dem Boot unter. Nach dieser Katastrophe wurde das Unternehmen abgeblasen, und die Boote kehrten nach Stavanger zurück.

Ende 1940 hatte die Kriegsmarine acht ältere und zehn neue Torpedoboote des Typs 35 in Dienst; allerdings waren noch nicht alle voll kriegsbereit. Die 2. und 5. Flottille eröffneten das neue Jahr mit Mineneinsätzen, erstere noch in norwegischen Gewässern. Die 5. Flottille verlor am 8. Januar nördlich von Dänkirchen «Wolf» durch eine Mine, als sie von einem Einsatz zurückkehrte. Mit dem Beginn des Russlandfeldzuges verlagerte sich der Schwerpunkt dann in die Ostsee. T 7 und T 8 kamen nach Süden und stiessen zusammen mit T 2, T 5 und T 11 zur «Baltenflotte». Im September und Oktober deckten die Torpedoboote die Operationen der Kreuzer gegen ösel, Sworbe und Dagö.

In der gleichen Zeit war kein einziger deutscher Zerstörer einsatzklar. Alle dreizehn in Dienst befindlichen Einheiten (einschliesslich Z 23 bis Z 25) lagen entweder in der Werft oder machten nach beendeten Werftfliegezeiten Ausbildungsfahrten. Von der 5. Flottille sollte «Eckholdt» in Hamburg Ende Dezember mit der Überholung fertig

sein, «Steinbrinck» und «Ihn» in Stettin Ende Januar 1941. Alle Überholungen waren rechtzeitig abgeschlossen, aber wieder herrschte in der Ostsee grimmiger Winter: «Eckholdt» sass in Kiel fest, und «Steinbrinck» und «Ihn» konnten wegen der Eislage nicht aus Swinemünde auslaufen. In der östlichen Ostsee stand kein Eisbrecher zur Verfügung; aus irgendeinem Grund war «Castor» in den Grossen Belt geschickt worden, und erst am 12. Februar standen mit «Stettin» und «Preussen» zwei Schiffe bereit, die einen Weg durch das Eis bahnen konnten.

Der Versuch scheiterte jedoch, da das Eis zu dick war, und erst eine Woche später konnten die Zerstörer zu Probefahrten nach Gotenhafen gehen; durch Eis und Nebel behindert, waren sie erst Ende März wieder kriegsbereit.

Am 5. April 1941 ging Kapitän zur See Berger auf «Steinbrinck» wieder mit Kurs auf den Kanal in See; bei sich hatte er «Ihn» von seiner eigenen Flottille und die vorübergehend von der 6. Flottille zugeteile «Heinemann». Den ersten Tag liefen die Zerstörer durch dichten Nebel, mussten zusätzliche Brückenausgucks und Radarposten bereitstellen und die Fahrt reduzieren. Am folgenden Tag passierten sie Boulogne, aber das Wetter verschlechterte sich, und in der schweren See konnten die Zerstörer kaum Kurs halten. Am Morgen erzielte eine Blenheim zwei Nahtreffer bei «Ihn», und am Nachmittag wurde «Heinemann», der letzte in der Linie, von einem Flugzeug angegriffen, das zwei Torpedos abwarf. Der Zerstörer legte sich schwer über, während er nach Backbord drehte, um den Torpedos auszuweichen; schwarzer Qualm quoll aus den Schornsteinen. Ein Torpedo lief vor, einer hinter dem Schiff durch; die Flak eröffnete das Feuer, und die begleitenden Jäger jagten den Angreifer. Die Zerstörer kehrten für kurze Zeit unbeschädigt nach Brest zurück und verlegten dann weiter südwärts nach La Pallice. Für die nächsten fünf Monate operierten die drei Schiffe in verschiedenen Rollen vor der französischen Atlantikküste, ohne dass es jedoch zu richtigen Gefechten kam. Viele Einsätze standen in Zusammenhang mit Hilfskreuzern, Versorgungsschiffen und Blockadebrechern, die durch die Biskaya liefen. Die erste Operation dieser Art fand Ende April statt, als «Ihn», «Heinemann» und «Steinbrinck» am 22. die Anker lichteten, um die «Hamburg» hereinzuholen. Treffpunkt war die Südwestecke des Golfs von Biskaya, nördlich Kap Ortegal, wo sie am nächsten Tag um 11.32 das Schiff trafen, nachdem sie von einem Aufklärungsflugzeug weiter nach Westen dirigiert worden waren. «Hamburg» war nur ein Tarnname; in Wirklichkeit handelte es sich um den Hilfskreuzer «Thor» (Kapitän zur See Kähler), der von einer erfolgreichen 322 Tage dauernden Kreuzfahrt zurückkehrte, in deren Verlauf er 138.933 BRT alliierten Schiffsraumes versenkt, gekapert oder beschädigt hatte. Die Zerstörer bildeten einen Schirm um das Schiff und geleiteten es nach Cherbourg, von wo aus der Hilfskreuzer nach Deutschland weiterlief, während die Zerstörer nach Bordeaux zurückkehrten. Als nächstes war der Versorger «Nordland» dran, der zwischen dem 17. und 20. Mai in der Biskaya aufgenommen und nach Le Havre geleitet wurde. Danach taten die Zerstörer das gleiche für das Kriegsmarine-Trossschiff «Ermland».

In den ersten Junitagen nahmen sie weit im Süden den Schweren Kreuzer «Prinz Eugen» (Kapitän zur See Brinkmann) auf, der der Jagd auf die «Bismarck» glücklich

entronnen war, und brachten ihn nach Brest. Auf dem Rückweg sorgte «Ihn» vorübergehend für Angst und Schrecken, als er ein U-Boot meldete; «Ihn» und «Heinemann» warfen Wasserbomben, aber es war ein falscher Alarm. Der Rest des Monats Juni und der Juli verliefen, abgesehen von gelegentlichen Luftangriffen, ergebnislos.

Am 16. Juli erhöhte sich die Stärke der Flottille durch das Eintreffen der neuen Schiffe des Typs 36A, 2 23 und Z 24, auf fünf Zerstörer. Die gesamte Flottille sicherte die «Scharnhorst» (Kapitän zur See Hoffmann) bei ihren seltenen Vorstössen in den Atlantik. «Ihn» verliess am 27. Juli Brest zur Werftüberholung in Deutschland und wurde am Nachmittag vor Calais von fünf Schnellbooten der britischen 11. Flottille aus Dover angegriffen. Zu diesem Zeitpunkt des Krieges waren die Leistungen der britischen Schnellboot-Verbände noch sehr schwach, und die Angriffe wurden häufig schlecht angesetzt. Dieser Angriff war keine Ausnahme; zwei Boote kollidierten beinahe, alle Torpedos wurden aus viel zu grosser Entfernung abgeschossen und verfehlten nicht nur «Ihn», sondern trafen beinahe eigene Boote. Der deutsche Zerstörer schoss ebenso wirkungslos zurück, passierte unbeschädigt die Enge und lief weiter in die Ostsee zu den Stettiner Oderwerken zur Überholung.

Die vier übrigen Zerstörer in Westfrankreich geleiteten am 21. August den heimkehrenden Hilfskreuzer «Orion» (Fregattenkapitän Weyher) nach einer 510-tägigen Kreuzfahrt in die Gironde. Zu dieser Zeit war eine Überholung für «Steinbrinck» und «Heinemann» schon überfällig; ersterer hatte zahlreiche Kesselrohrrisse und -Verstopfungen und benötigte dringend eine Kesselreinigung. Beide waren schon am 8. August nach Hause beordert worden, aber zuerst kam die «Orion»-Operation dazwischen, und dann hatte «Steinbrinck» Grundberührung, so dass die beiden Schiffe erst am 6. September von La Pallice die Heimreise antreten konnten. Sie passierten während der Nacht Ouesant, liefen am nächsten Tag in Le Havre ein und blieben dort bis zur Abenddämmerung, so dass die Strasse von Dover bei Nacht passiert wurde. Angriffe fanden keine statt, und sie erreichten ohne Zwischenfälle Deutschland. «Heinemann» sollte bei der Deschimag in Bremen, «Steinbrinck» bei Blohn und Voss in Hamburg überholt werden. Dies war das letzte Mal, dass diese Zerstörer in Frankreich stationiert waren. Der Krieg gegen Russland hatte im Juni begonnen, und danach konzentrierte sich die Aufmerksamkeit auf Norwegen und die Ostsee.

KANALDURCHBRUCH

Die Überlebenden der Typen 34 und 34A verbrachten den Rest ihres Einsatzdaseins in norwegischen Gewässern, abgesehen von einer kurzen Rückkehr nach Brest zu einem Spezialeinsatz Anfang 1942. Dieser Spezialeinsatz mit dem Tarnnamen «Cerberus» war natürlich der Kanaldurchbruch des in Brest liegenden Geschwaders. Hitler hatte ihn gegen den Willen der Seekriegsleitung angeordnet, und er wurde ein brillanter Erfolg, aber strategisch gesehen bedeutete er eine Niederlage, da durch ihn die Drohung eines weite-

ren Atlantikunternehmens der Schlachtkreuzer wegfiel. Als «Cerberus» geplant wurde, standen der Kriegsmarine nur 18 Zerstörer zur Verfügung, von denen elf einsatzbereit waren. Von diesen waren fünf, nämlich Z 23-27, im Nordmeer in Kirkenes stationiert; die übrigen, «Beitzen», «Jacobi», «Heinemann», «Schoemann», «Ihn» und Z 29 waren in heimischen Gewässern oder in Südnorwegen. «Riedel», «Galster», «Lody», «Eckholdt» und Z 28 lagen in der Werft; die beiden letzten, Z 30 und «Steinbrinck», machten Ausbildungsfahrten in der Ostsee.

Die 5. Flottille, bestehend aus «Beitzen», «Schoemann», «Heinemann» und «Jacobi», liefen am 24. Januar von Kiel aus, durchfuhren den Nord-Ostsee-Kanal und verliessen um 18.00 Uhr am gleichen Tag die Brunsbütteler Schleusen. Dann fuhren sie die Elbe hinab, an Cuxhaven vorbei, erreichten die offene See und gingen auf Westkurs, Richtung Frankreich. Das Wetter war sehr kalt, und die See ging hoch, und die Schiffe hatten mit Vereisung zu kämpfen. Während der Nachtfahrt entlang der friesischen Inseln wurde «Jacobi» durch Seeschlag am Bug beschädigt, so dass die Flottille ausserplanmässig Rotterdam zu Reparaturen anlaufen musste, aber diese waren schon am folgenden Abend abgeschlossen, und die Fahrt nach Westen konnte weitergehen.

Das Wetter blieb schlecht, und die Zerstörer mussten unter bewölktem Himmel und mit Temperaturen bis -4° gegen westliche Winde mit Stärke 5 andampfen. Am Abend des 25. näherte sich die Flottille der Enge von Dover; die Schiffe fuhren etwa 20 Seemeilen von der belgischen Küste entfernt in Kiellinie mit etwa 18 Knoten. Um 21.13 ereignete sich unter dem Vorschiff von «Heinemann» eine schwere Explosion, und das Schiff schor schwer beschädigt aus der Linie. «Beitzen» drehte, um nach dem Rechten zu sehen, aber als der angeschlagene Zerstörer «Minentreffer» signalisierte, hielt er lieber Abstand. «Heinemann» informierte den Flottillenchef vom Umfang des Schadens – die Kesselräume 2 und 3 waren ausgefallen –, aber ehe etwas unternommen werden konnte, explodierte eine zweite Mine und riss dem Zerstörer den Bug ab, worauf «Heinemann» vorn schnell wegsackte. Der Flottillenchef, Kapitän zur See Berger, befahl dem Kommandanten, das Schiff aufzugeben, und dann meldete der Horchraum Geräusche von schnell laufenden Schrauben, entweder Torpedos oder Schnellboote. «Beitzen» ging volle Kraft voraus und drehte hart nach Backbord, konnte aber nichts sehen. «Jacobi» erhielt Befehl, die Schiffbrüchigen zu bergen, und «Beitzen» und «Schoemann» suchten nach dem Gegner. Weitere Horchraummeldungen führten dazu, dass Leuchtgranaten gefeuert wurden, aber wieder wurde nichts gesichtet. Nachdem er beinahe das Wrack des sinkenden Zerstörers gerammt hatte, glaubte Berger wohl, dass die ganze Sache der «Schultz»/»Maass»-Katastrophe unerfreulich ähnelte und brach die Suche ab. «Beitzen» half dann bei der Rettungsaktion; ihr Kutter war über eine Stunde ausgesetzt, und um 23.25 Uhr wurde die Rettungsaktion beendet. «Beitzen» hatte 200 Überlebende an Bord, von denen fünf noch starben; «Jacobi» hatte 34 Mann gerettet, und 93 gingen mit ihrem Schiff unter. Die übrigen drei Zerstörer gingen nach Le Havre; auf dem Weg dorthin hatten sie beträchtliche Navigationsprobleme, denn sie hatten seit

einiger Zeit ihre Position nicht genau bestimmen können. Sie lief am 26. um 9.20 Uhr ohne weitere Zwischenfälle ein, und die Überlebenden konnten an Land gehen.

Es wird angenommen, dass die Zerstörer in Vlissingen von Flugzeugen gesichtet worden waren, oder dass Agenten ihre Anwesenheit gemeldet hatten, und dass die Engländer daraufhin ihre voraussichtliche Fahrroute vermutet hatten, aber echte Beweise hierfür gibt es nicht. Berger machte sich längere Zeit Gedanken, wodurch der Verlust verursacht wurde. Er glaubte, dass an der Untergangsstelle das Wasser für Grundminen zu tief war; trotzdem hatte die erste Minendetonation den Schiffsboden eingedrückt und schwere Erschütterungen verursacht, aber nur wenige Lecks. Er kam zu dem Schluss, dass eine Ankertaumine mit Magnetzündung die Ursache war, oder ein Torpedo; man hatte zwar keine Torpedolaufbahnen gesichtet, aber das war bei den herrschenden See- und Wetterverhältnissen kein Wunder. Weiter bemerkte er, dass die mit Rettungsaktionen beim Untergang der beiden Zerstörer im Februar 1940 gemachten Erfahrungen bei der gegenwärtigen Aktion sehr nützlich gewesen waren. – Die 5. Flottille erreichte ohne weitere Zwischenfälle Brest, wo sie schon von «Ihn», Z 29 und Z 25 erwartet wurde. Das Geleit für die grossen Schiffe würde damit zu Anfang aus sechs Zerstörern bestehen; Torpedoboote, Schnellboote, Räumboote und Minensuchboote würden unterwegs zu dem Verband stossen.

Die Vorbereitungen für den Durchbruch waren unter strengster Geheimhaltung schon seit einiger Zeit im Gange. Die Minensucher der 1., 2., 4., 5. und 12. Flottille sowie die 2., 3., und 4. R-Flottille hatten in den vorangegangenen Wochen einen minenfreien Weg von Brest bis nach Holland geräumt, und ein komplexes Luftüberwachungssystem war eingerichtet worden. «Scharnhorst», «Gneisenau» und «Prinz Eugen» liefen spät in der Nacht des 11. Februar während eines Luftangriffs aus, der ihre Abreise wirkungsvoll verschleierte. Die Zerstörer, die ausserhalb des Hafens gewartet hatten, lichteten um 23.29 Uhr die Anker und formierten einen Kreis um die schweren Einheiten.

Die See war ruhig, und das Geschwader dampfte mit 18 Knoten zum Navigationspunkt «Bruno 11», an dem die Geschwindigkeit auf 24 Knoten erhöht und der Kurs auf den «Punkt 30 a» abgesetzt wurde. Nach dem Erreichen dieses Punktes wurde die Geschwindigkeit für die Fahrt durch den Kanal noch einmal auf 27 Knoten erhöht. Um Mitternacht entdeckte das Flaggschiff «Scharnhorst» auf seinen Radarschirm seltsame Signale, und die Stimmung sank, als der Admiralstab zu dem Schluss kam, dass der Verband entdeckt war. Es wurde jedoch bald bemerkt, dass die Peilung des Signals konstant blieb und von einem Zerstörer des Schirms zu kommen schien. Schliesslich stellte sich heraus, dass das «Signal» von einem schadhafte Elektrogerät an einem von «Beitzen»'s Geschützen stammte, welches schnell repariert werden konnte.

Die schweren Schiffe fuhren in Kiellinie, voran das Flaggschiff, dahinter «Gneisenau», und als Schlusschiff der Schwere Kreuzer. Z 29 mit den FdZ an Bord lief etwa 2'500 m vor «Scharnhorst»; «Jacobi» stand an Steuerbord querab von «Gneisenau», gefolgt von «Beitzen» querab von «Prinz Eugen»; an der Backbordseite stand «Ihn» querab von «Gneisenau», gefolgt von «Schoemann». In dieser Formation passierte der

Verband die Kanalinseln, fuhr dicht an Cherbourg vorbei und durch die Seinebucht, noch immer unentdeckt. Die ersten vier Me 110 der Luftsicherung stiessen um 8.45 Uhr zum Verband; eine dreiviertel Stunde später folgten sieben Me 109. Um 9.45 Uhr hatte «Schoemann» die neun Torpedoboote der 2. (Korvettenkapitän Erdmann) und 3. (Korvettenkapitän Wilcke) Flottille in Sicht, deren Boote T2, T4, T5, T11, T12, T13, T15, T16 und T17 um 10.00 zur Stelle waren. In der Luft verstärkten weitere 15 Me 110 die Luftsicherung.

Noch immer kam von den Briten, deren Aufklärer alle aus dem einen oder anderen Grund ausgefallen waren, keine Reaktion. Das Wetter blieb viel zu gut, mit westlichen Winden mit Stärke 3, Seegang 2, Temperaturen um 4° und mittlerer Sichtweite. Vor Le Touquet setzten sich vier Minensucher der 1. Flottille vor den Verband, um ihn durch ein Minenfeld zu geleiten; die Geschwindigkeit wurde vorübergehend auf 10 Knoten herabgesetzt und Kiellinie gebildet. Etwa um 11.20 Uhr entdeckte endlich eine britische Maschine das deutsche Geschwader; es wurde kurz von der achteren 10,5 cm-Flak des Flaggschiffs beschossen. Allmählich näherten sich die Schiffe der Enge zwischen Dover und Calais, und die Nerven der Besatzungen waren zum Zerreißen gespannt. Das Wetter wurde für das deutsche Vorhaben nun günstiger; der Wind drehte auf Südwest und blies nun in Stärke 6, Seegang 5, und die Schnellboote an der Steuerbordseite der Sicherung begannen zu nebeln, um die Durchfahrt zu tarnen.

Plötzlich um 13.20, gerade nachdem die Torpedoboote der 5. Flottille (Korvettenkapitän Schmidt), «Seeadler» «Falke», «Kondor» «Iltis» und «Jaguar» zur Sicherung gestossen waren, kam der erste Angriff. Zwei britische Schnellbootgruppen von fünf und vier Booten tauchten auf; «Schoemann» sichtete sie Backbord voraus auf etwa 8'000 m. Es waren MTB 44, 45, 48, 219 und 221 und MGB 41 und 43 aus Dover. «Ihn» drehte auf sie zu, gefolgt von «Schoemann» im Kielwasser, mit Befehl von Admiral Ciliax, die Boote zu verjagen. Als «Ihn» durch die Nebelwand der deutschen Schnellboote stiess, schossen die MTBs gerade ihre Torpedos ab, und der Zerstörer feuerte rote und grüne Signalsterne, um die schweren Schiffe zu warnen. «Schoemann» eröffnete um 13.40 Uhr auf 6'000 m das Feuer und drehte dann hart nach Steuerbord, um einem Torpedo auszuweichen. «Ihn» wich einem weiteren Torpedo nach Backbord aus und eröffnete drei Minuten später das Feuer auf zwei MTBs voraus, um wenig später Zielwechsel zu machen auf drei weitere, die Backbord voraus standen. Wegen der ständigen Zickzackkurse lag das Feuer nicht sehr gut; bei dem steifen Wind kam viel Wasser über, und das vordere Feuerleitgerät war nicht klar. «Ihn» wich noch einem Torpedo aus und jagte weiter hinter den MTBs her, ohne Treffer zu erzielen. «Schoemann» hörte mehrere Torpedos, von denen einer 500 m vor ihm explodierte, aber dies kann auch eine der Granaten gewesen sein, die um 13.44 Uhr um «Ihn» herum einzuschlagen begannen; die Wassersäulen der Einschläge lagen bis zu 400 m an dem Zerstörer. Zuerst wurden sie auf «Ihn» für Kurzschüsse der schweren Schiffe gehalten, aber dann wurde schnell erkannt, dass sie von britischen Küstenbatterien stammten.

Das genaue Schiessen der Küstenbatterien, ein Scheinangriff von zwei torpedolosen MTB und die Nähe der Untiefen von Goodwin Sands liessen schliesslich den Komman-

danten der «Ihn», Kovettenkapitän Wachsmuth, um 13.47 Uhr die Jagd abbrechen. «Ihn»'s Unfähigkeit, eines der MTBs zu versenken, führte später zu einigen unfreundlichen Bemerkungen Bergers, des Chefs der 5. Flottille.

Die letzten Salven der Küstenbatterie schlugen ein, während die beiden Zerstörer wieder beim Verband eintrafen, und dann flogen sechs Swordfish-Torpedoflugzeuge der 825. Staffel der Marineluftwaffe (Kapitänleutnant Esmonde) zu einem selbstmörderischen Tiefangriff heran. Alle wurden durch das dichte Sperrfeuer der Schiffsflak und die Jäger der Luftsicherung abgeschossen. «Ihn» meldete einen Abschuss durch seine 3,7 cm-Flak und einen weiteren durch die dritte und vierte 2 cm-Flak. Um 14.07 Uhr waren alle MTBs ausser Sichtweite. «Schoemann» hatte während des Luftangriffes durch die Kanonen der Jäger etwa 50 2 cm-Treffer ins Heck erhalten, die allerdings nur leichte Schäden verursachten, und «Ihn» konnte nur noch 25 Knoten laufen, da kein Reserve-Kesselspeisewasser mehr vorhanden war. Drei weitere MTBs der Ramsgate-Flottille wurden um 14.43 Uhr von «Schoemann» 50° an Steuerbord voraus gesichtet, und wenige Minuten später eröffnete der Zerstörer zusammen mit «Ihn» das Feuer. Es lag gut, wenn es auch wieder keine Treffer gab, und beide Schiffe stellten um 14.49 Uhr das Feuer wieder ein. Um 15.30 kam der erste ernste Zwischenfall, als «Scharnhorst» vor der Schelde-Mündung auf eine Mine lief. Der Schlachtkreuzer blieb liegen, und die anderen Schiffe dampften vorbei, während Admiral Ciliax auf Z 29 umstieg. Vier Torpedoboote blieben bei dem angeschlagenen Flaggschiff, und Z 29 jagte hinter dem Rest des Verbandes her.

Zwischen 16.00 und 17.30 Uhr mussten die Schiffe des Verbandes eine Reihe von unkoordinierten Luftangriffen der RAF überstehen: Beauforts der 42., 86. und 217. Staffel flogen erfolglose Torpedoangriffe, während die Hudsons der 407. und 500. Staffel mit ihren Bomben ähnliches Pech hatten; auch das Bomberkommando schickte zahlreiche Maschinen los, aber nur wenige fanden überhaupt ihr Ziel. Die Zerstörer schossen ständig mit ihrer Flak, aber um 16.38 tauchte eine neue Bedrohung auf, als «Beitzen» in 320° im Dunst zwei Zerstörer sichtete; wenig später erschien links von ihnen ein weiterer sowie ein viertes Schiff, das als Kreuzer angesprochen wurde. Kapitän zur See Berger gab Alarm und eröffnete das Feuer. Die Schiffe waren die britischen Zerstörer «Campbell» und «Vivacious» von der 21. Flottille (Kapitän zur See Pizey) und «Mackay», «Worcester» und «Whitshed» von der 16. (Kapitän zur See Wright), die um 16.45 Uhr angriffen und aus 3'200 m Entfernung ihre Torpedos losmachten. «Jacobi» eröffnete das Feuer und schoss sechs Salven, die die britischen Schiffe eindeckten, und lief dann aus der Schusslinie der grossen Schiffe; «Beitzen» hatte unterdessen in einem Gegenangriff selbst vier Torpedos gefeuert und lief nun auch aus der Schusslinie. «Gneisenau» und «Prinz Eugen» wichen den Torpedos aus und beschossen dann die britische Flottille, die schwer mitgenommen wurde; vor allem «Worcester» kam nur mit Mühe und Not nach Hause.

Um 17.00 Uhr erhielt «Beitzen» einen Nahtreffer von einer Bombe einer Blenheim, die plötzlich aus den Wolken hervorstiess; die Bomben fielen nur 30 m hinter das Heck, und durch die Erschütterungen gab es Schäden und Lecks in Abteilung I. Der Zerstörer

eröffnete das Feuer mit seiner leichten Flak und schoss den Angreifer ab; die 3,7 cm traf den Steuerbordmotor, aber der Hauptverantwortliche für den Erfolg war der neue 2 cm-Vierling. Auch «Jacobi» wurde angegriffen und musste Zickzackkurse laufen, während seine Flak zurückschoss, aber der Zerstörer konnte allen Bomben ausweichen.

Unterdessen war auch Z 29 mit Admiral Ciliax an Bord in Schwierigkeiten. Eines der 15 cm-Geschütze hatte einen Rohrkrepieler, Splitter waren in den Maschinenraum geflogen, hatten Ölleitungen zerrissen, und das Schiff lag still. «Schoemann» wurde herbeigerufen, um den Admiral zu übernehmen, was um 18.25 Uhr geschah; während des Umsteigens lief die «Scharnhorst», die wieder in Fahrt gekommen war, an den beiden Zerstörern vorbei. Für die Zerstörer verlief der Rest des Unternehmens ohne besondere Vorkommnisse. «Scharnhorst» lief um 22.35 Uhr auf eine zweite Mine, und «Gneisenau» erwischte es gleichermassen um 20.55, aber alle Schiffe des Verbandes erreichten sicher deutsche Häfen.

Die Torpedoboote der 3. und 5. Flottille blieben im Kanal, geleiteten Konvois, legten Minen und sicherten ausgehende Hilfskreuzer, so «Michel» zwischen dem 13. und 20. März und «Stier» vom 12. zum 19. Mai. Der Kanaldurchbruch von «Stier» war besonders hart. Der Hilfskreuzer verliess Rotterdam im Geleit von sechs R-Booten, sechs Schiffen der 2. Minensuchflottille und vier weiteren der 8., sowie «Seeadler», «Iltis», «Kondor» und «Falke» von der 5. T-Flottille. Auf dem Weg durch den Kanal führten die in V-Formation fahrenden R-Boote, gefolgt von einem einzelnen Minensuchboot, dann kamen die 2. und 8. Flottille in ähnlicher V-Formation und dann der Hilfskreuzer, umgeben von den Torpedobooten: «Seeadler» voraus, «Falke» dahinter, «Iltis» an Steuerbord und «Kondor» an Backbord. Es war unmöglich, die Fahrt des Konvois zu verschleiern, und die Batterien in Dover entdeckten und beschossen ihn, allerdings erfolglos. Dann griffen britische MTBs an, und es kam zu einem wilden, konfusem Gefecht. Um 4.00 Uhr sahen die Ausgucks auf «Iltis» an Backbord eine Torpedolauflahn, worauf Kapitänleutnant Jacobsen sofort «Volle Kraft zurück» befahl, aber es war zu spät. Der Torpedo traf mittschiffs, knapp hinter dem vorderen Schornstein, und das Boot brach auseinander. Das Vorschiff legte sich schwer nach Backbord über und sank dann, Bug nach oben; das Achterschiff folgte nur wenig später. Neun Minuten nach «Iltis» wurde auch «Seeadler» von der Landseite her torpediert. Mittschiffs getroffen, legte sich das Boot nach Backbord über; der Kommandant wurde von der Brücke in die See geschleudert, von wo aus er zusah, wie sein Schiff auseinanderbrach und verschwand. Auf beiden Booten gab es zahlreiche Opfer, darunter auch Kapitänleutnant Jacobsen. Auf der britischen Seite sank MTB 220, aber der Hilfskreuzer wurde durchgebracht und erreichte die offene See.

Eine weitere Operation im Oktober war weniger erfolgreich. Die 3. Flottille (T4, T10, T15 und T19) und ein Minensuchverband schafften es nicht, «Kometa» hinauszubringen. Der Hilfskreuzer wurde von MTB 236 in den Frühstunden des 14. vor Cap de la Hague torpediert und versenkt. Es ist bezeichnend, dass bei dieser Gelegenheit die Eskorte nur aus den schwach bewaffneten Torpedobooten des Typs 35 und 37 bestand, von denen jedes Boot nur eine 10,5 cm-Kanone trug.

9 Im kalten Norden

MAI BIS DEZEMBER 1941

Nach der Besetzung Norwegens im Frühjahr 1940 spielte dieses Land in den Planungen der Kriegsmarine für den Einsatz von Überwasserschiffen bis 1941 keine Rolle mehr, ausser als Absprungbasis für Schiffe, die zum Handelskrieg in den Atlantik ausbrechen wollten. Für die Zerstörer war «Rheinübung», das bekannte Atlantikunternehmen des Schlachtschiffs «Bismarck» und des Schweren Kreuzers «Prinz Eugen», die erste Aktion dieser Art. Die beiden Schiffe hatten in den vorangegangenen Monaten in der Ostsee Ausbildungs- und Übungsfahrten zur Vorbereitung der Unternehmung gemacht. Sie hatten Gotenhafen ohne Geleit am 18. Mai 1941 verlassen und waren nach Westen gelaufen. Vor Kap Arcona wurden sie von «Eckholdt» und Z 23 in Empfang genommen, die zusammen mit den Sperrbrechern 13 und 31 als Eskorte aus Swinemünde ausgelaufen waren; später, vor dem Südausgang des Grossen Belt, stiess noch «Lody» zum Verband, dazu einige Minensuchboote von der 5. Flottille. Die Zerstörer bildeten einen U-Boot-Schirm, voran «Lody», «Eckholdt» an Backbord und Z 23 an Steuerbord, und der Verband lief mit 30 Knoten Zickzackkurse. Gegen Mittag wurde 15 Seemeilen entfernt an Steuerbord ein schwedisches Kriegsschiff, der Kreuzer «Gotland», gesichtet; dieser gab eine Funkmeldung ab, die schliesslich die britische Admiralität erreichte; kurz darauf stiess die Luftsicherung aus zwei He 115 und sechs ME 110 zum Verband, und der Rest des Tages verlief ohne weitere Ereignisse. Die Minenfelder vor Kristiansand wurden in Kiellinie passiert, danach wurde wieder ein U-Boot-Schirm gebildet, und kurz vor Mitternacht wurde die Luftsicherung verabschiedet, die daraufhin nach Hause zurückkehrte.

Um 4.00 Uhr am 21. standen die Schiffe etwa 50 Seemeilen westsüdwestlich vom Boknafjord. Das Wetter hätte für die Deutschen kaum ungünstiger sein können: die See war spiegelglatt, der Wind wehte nur mit Stärke 1 aus Nordnordost, und trotz einiger Bewölkung war die Sicht gut. Im Morgengrauen stand das Geschwader vor Bomlo, wo wieder eine Luftsicherung aus vier Me 110 hinzukam, und im Laufe des Vormittages lief es in den Korfjord in der Nähe von Bergen ein, um Treibstoff zu übernehmen. Der Admiral Norwegische Westküste befahl «Lody» und «Eckholdt», aus Tanks an Land nördlich und südlich von Byfjord zu beölen, während Z 23 vor Kalvenes ankerte und im Fjord selbst aus dem Tanker «Wollin» Öl übernahm. Der Kreuzer bunkerte ebenfalls, aber im Lichte späterer Erkenntnisse bleibt es ein Rätsel, warum Admiral Lütjens die Gelegenheit, auch die Bunker der «Bismarck» aufzufüllen, ungenutzt verstreichen liess.

Der Aufenthalt in Bergen war nur kurz, und nachdem um 20.00 Uhr am Ausgang des Hjeltefjords die Lotsen abgesetzt wurden, ging das Geschwader mit 17 Knoten durch die Schären nach Norden, mit den Zerstörern wieder als Schirm. Es blieb unentdeckt und gelangte bis auf die Höhe von Trondheim. Damit war die Aufgabe der Zerstörer beendet, denn am 22. Mai um 5.02 Uhr signalisierte Admiral Lütjens an Kapitän zur See Schulze-Hinrichs, den Chef der 6. Flottille: «Zerstörer mit Dank entlassen». Daraufhin gingen die drei Zerstörer nach Trondheim, während «Bismarck» und «Prinz Eugen» allmählich ausser Sicht kamen. Niemand ahnte damals, dass nur fünf Tage vergehen sollten, bis das stolze Schlachtschiff auf dem Meeresgrund lag.

Die Zerstörer ankerten am gleichen Abend in Trondheim, nachdem Vorpostenboote sie durch die Minensperren geleitet hatten. Hier blieben sie zwei Tage liegen, ehe sie am 24. wieder nach Hause dampften. «Lady» ging nach Wesermünde, wo Schulze-Hinrichs auf «Ihn» umstieg und nach Wilhelmshaven ging, um dem FdZ seinen Bericht vorzulegen.

EIN BESCHÄDIGTES PANZERSCHIFF

Die nächste Reise nach Norwegen war wesentlich ereignisreicher. Diese Operation unter dem Tarnnamen «Sommerreise» war das Hinausbringen des Schweren Kreuzers «Lützow»[«] zur Vorbereitung eines geplanten Handelskriegsunternehmens im Atlantik.

Der Kreuzer verliess am Abend des 11. Juni Kiel, begleitet von den Leichten Kreuzern «Leipzig» und «Emden» sowie fünf Zerstörern. Die Zerstörer waren in zwei Divisionen zusammengefasst. Zur ersten gehörten «Lady» mit dem Chef der 6. Flottille an Bord, Z 23 und Z 24, während «Eckholdt» und «Galster» die zweite bildeten. Nach dem Passieren des Belts nahmen die Zerstörer ihre Plätze im Schirm ein, «Lady» 2'000 m vor und Z 23 und Z 24 70° an Backbord und Steuerbord vom führenden Kreuzer, während «Eckholdt» und «Galster» in ähnlicher Formation um den letzten Kreuzer herum standen. Während des Tages stand zu verschiedenen Zeiten ein Luftschirm aus Ar 196, He 115 und Me 110 über dem Verband. Die britische Admiralität hatte am 10. erfahren, dass ein wichtiges Schiff nach Norwegen verlegt werden sollte, und am 11. hatte der Geheimdienst auch richtig herausgefunden, welches Schiff dies war. Trotz dieser Kenntnisse und verstärkter Luftaufklärung passierten die Schiffe am frühen Nachmittag des 12. die Minenfelder bei Skagen, ohne entdeckt worden zu sein. Die Wind- und Seeverhältnisse im Skagerrak machten den Zerstörern wieder einmal schwer zu schaffen, und nach der Trennung von den Leichten Kreuzern, die nach Oslo gingen, schlossen sie

* Anm.d. Übers.: Die Panzerschiffe waren zu jenem Zeitpunkt schon umklassifiziert worden zu Schweren Kreuzern; zusätzlich war das Panzerschiff «Deutschland» aus psychologischen und Tarnungsgründen in «Lützow» umgetauft worden.

dicht an «Lützow» heran. Am späten Nachmittag konnten sie nicht mehr über 21 Knoten laufen, aber bis 20.00 Uhr hatten sich die Verhältnisse gebessert, und das Geschwader konnte die Fahrt wieder auf 24 Knoten erhöhen. Vor Kristiansand stiegen auf «Lützow» und «Lady» Lotsen für den Weg durch die Schären nach Norden ein; um 4.00 Uhr rundeten die Schiffe Lindesnes und gingen auf Kurs 325°, woraufhin die Zerstörer wieder unter den Wetterbedingungen zu leiden begannen. Auf «Lady» gingen Brückenfenster zu Bruch, und die Fahrt musste wieder auf 21 Knoten herabgesetzt werden. Durch einen entschlüsselten britischen Funkspruch waren die Deutschen gewarnt, dass ein Aufklärungsflugzeug sie entdeckt hatte, aber noch kam es zu keinem Angriff.

Zwei Stunden später standen «Lützow» und die Zerstörer 25 Seemeilen vor der Küste in der Nachbarschaft von Karmøy. Es war dunkel, und der Himmel zu acht Zehnteln bewölkt. Hier und da schien der Mond einmal kurz durch Wolkenlücken und erleuchtete die nachtdunkle See. Es wehte mit Stärke 2 aus Westsüdwest, die See war ruhig, aber der Frieden war trügerisch, denn über den Wolken flogen fünf Beaufort-Torpedoflugzeuge vom RAF-Stützpunkt Wick (22. Staffel) und neun der 42. Staffel von Leuchars, die die ganze Nacht hindurch vergeblich die norwegische Küste zwischen Stavanger und den Lister-Leuchfeuer abgesucht hatten. Nun entdeckte ganz zufällig ein Flugzeug der 42. Staffel, die schon auf dem Heimflug war, die «Lützow», die gerade durch eine der erleuchteten Stellen in der See fuhr.

Die einsame Beaufort flog hinter den Schiffen durch, drehte auf Ostkurs und flog zum Angriff an. Mit 250 km/h in nur 20 m Höhe über den Wellen anfliegend, warf Flight Sergeant Loveitt seine Torpedos gegen die ahnungslosen Schiffe. Als er im Tiefflug über Z 23 hinwegdonnerte, schoss der Zerstörer ein Erkennungssignal, aber kein Schiff schoss, bis um 2.20 Uhr Alarm geschlagen wurde. Da war es zu spät; das Flugzeug war verschwunden, und sein Torpedo traf «Lützow» an Backbord und liess eine hohe Wassersäule aufsteigen. Das Schiff stoppte mit Backbordschlagseite, in Rauch und Qualm gehüllt. Es funkte: «Torpedotreffer, Quadrat 3186». «Eckholdt» erhielt den Befehl, den Kreuzer nach Egersund unter den Schutz der dortigen Küstenbatterie zu schleppen. Ein weiteres Flugzeug der 42. Staffel griff ohne Erfolg an, und ein drittes konnte seine Torpedos nicht lösen. «Eckholdt» schleppte eine Weile, während «Lady» nördlich, Z 23 südlich, «Galster» östlich und Z 24 westlich des beschädigten Kreuzers Position einnahmen. Gegen 3.30 Uhr gelang es auf «Lützow», die Steuerbord-Motoren wieder anzuwerfen und mit eigener Kraft 12 Knoten zu laufen; später, um 4.24 Uhr, fand schliesslich eine der Maschinen der 22. Staffel die Schiffe, aber der Torpedo ging fehl, und in der Morgendämmerung wurde der Bomber von einer der Sicherung fliegenden Me 109 abgefangen und abgeschossen. Wenig später entschloss sich Kreisch, den Marsch nach Norwegen abubrechen und nach Deutschland zurückzulaufen; trotz eines Bombenangriffs mit Nahtreffern bei Z 25 erreichten die Schiffe sicher die Heimat. Die Reparatur der «Lützow» dauerte sechs Monate.

WERTVOLLE ZIELE

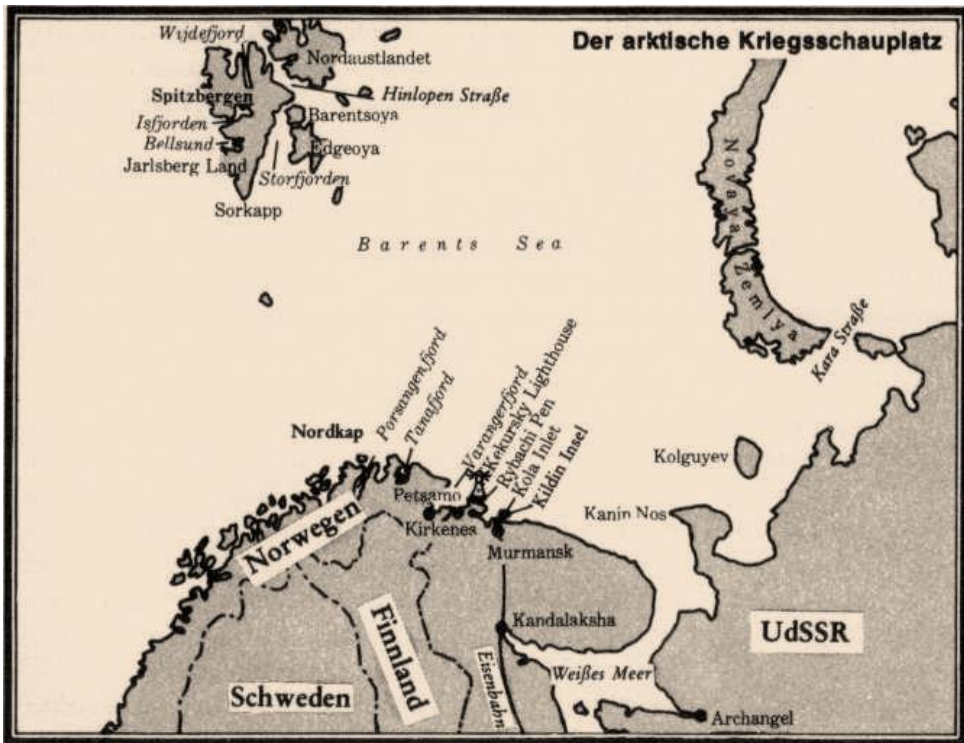
Am 21. Juni 1941 begann Hitler die Operation «Barbarossa», die Invasion Russlands, und dadurch eröffnete er der Kriegsmarine zwei neue Operationsgebiete. Eines war offensichtlich die Ostsee, das andere, nicht ganz so offensichtlich, das Nordpolarmeer. Hier, nahe an der finnischen Grenze, lag der einzige ganzjährig eisfreie Hafen der Sowjetunion in diesem Gebiet, Murmansk, sowie die wertvollen Nickelminen bei Petsamo. General Dietls Gebirgsjäger sollten zusammen mit der finnischen Armee diese wertvollen Ziele angreifen und besetzen und auch die Kirow-Eisenbahn, die Murmansk mit Leningrad verband, abschneiden. Diese war von grosser strategischer Bedeutung und hatte darüber hinaus einen gewissen Propagandawert, da beim Bau dieser Bahn im Ersten Weltkrieg angeblich 25.000 deutsche und österreichische Kriegsgefangene gestorben waren. Damals wie auch jetzt war die Versorgung einer vorrückenden Armee in diesem Gebiet äusserst schwierig, vor allem angesichts schlechter Verkehrs- und sonstiger Verbindungen, und infolgedessen mussten die meisten Nachschubtransporte über See um das Nordkap herum nach Kirkenes laufen. Dies wiederum erforderte Geleitschutz für die Konvois und Feuerunterstützung für die Truppen im Küstenstreifen. Murmansk war nicht nur ein wichtiger Handelshafen, sondern auch Stützpunkt der sowjetischen Nordflotte unter Admiral Golovko. Diese war keine ausgewogene Flotte und auch nicht besonders stark, wenn man von den fünfzehn U-Booten absieht, die nach Auffassung der Kriegsmarine eine beträchtliche Bedrohung für die Nachschubkonvois darstellten. Ausser den U-Booten lagen in Murmansk drei alte Zerstörer aus dem 1. Weltkrieg, «Karl Libknecht», «Kuibishev» und «Uritzky» sowie fünf moderne Zerstörer des Typs 7, «Gremyashchy», «Gromky», «Grozny», «Sokrushitelny» und «Stremitelny»; dazu kamen drei Torpedoboote von zweifelhaftem Gefechtswert und einige Geleitfahrzeuge. Nur die modernen Zerstörer und einige der U-Boote waren als kampfstärke Einheiten anzusehen, aber selbst erstere, in Italien entworfen, kamen im eisigen Nordpolarmeer nicht recht klar; dennoch musste mit ihnen gerechnet werden.

Ende Juni 1941 hatte die Kriegsmarine 15 Zerstörer in Dienst. Vier von diesen, «Heinemann», «Steinbrinck», Z 23 und Z 24 befanden sich bei der 5. Flottille in Westfrankreich. «Riedel» und «Jacobi» machten in der Ostsee Übungsfahrten, ebenso die neuen Schiffe Z 26 und Z 27. Z 25 war in Norwegen auf Grund gelaufen und musste in der Heimat repariert werden. Damit blieben zunächst nur drei Schiffe der 6. Flottille, «Galsster», «Schoemann und «Eckholdt» zur Stationierung im Norden übrig; zwei weitere, «Beitzen» und «Lady», würden bald ebenfalls hierzu bereitstehen. Es erscheint an dieser Stelle interessant, einmal die Verluste und Neubauten an Zerstörern in der Royal Navy und der deutschen Kriegsmarine zu vergleichen. In den 14 Monaten von April bis

Anm.d.Übers.: Die englische Werftkapazität war aber auch mehr als doppelt so gross wie die deutsche. Auch waren die deutschen Zerstörer erheblich grösser als die englischen und benötigten schon deshalb längere Bauzeiten. Im Übrigen hatte sich schon Kaiser Wilhelm II über das langsame Bautempo der deutschen gegenüber den englischen Werften beschwert.

Juni 1941 hatte England 46 Zerstörer verloren und zehn neue in Dienst gestellt; Deutschland hatte zwölf Verluste und nur fünf Neuzugänge (Z 23-27). So kamen trotz der Störungen durch die andauernden Luftangriffe in England doppelt so viele neue Zerstörer in Dienst wie in Deutschland, wo zu jener Zeit Störungen durch Luftangriffe noch kaum eine Rolle spielten.

Die 6. Flottille (Kapitän zur See Schulze-Hinrichs) erhielt Befehl, ins Nordpolarmeer zu verlegen, und die drei verfügbaren Schiffe verließen Kiel am 20. Juni. Vor Skagen wurden auf «Galster» und «Schoemann» Lotsen für die Fahrt durch die «Westwall»-Minsperren an Bord genommen, und später kamen Lotsen an Bord, die die Schiffe nach Bergen brachten, wo sie am frühen Abend des 21. eintrafen. Hier wurde die Weiterfahrt durch einen Defekt in der Hauptkesselspeisepumpe von «Schoemann» verzögert, bei deren Reparatur die Werft helfen musste. Schulze-Hinrichs war besorgt wegen eventueller Luftangriffe und wollte seine Schiffe auf die umliegenden Fjorde verteilen, aber «Schoemann» konnte nicht fahren, und die vorhandenen Schlepper waren zu schwach, um ihn von der Stelle zu bewegen. Auch hatte Schulze-Hinrichs nicht die Absicht, sich noch einmal in einem Fjord einschliessen zu lassen. Um die Zerstörer möglichst schnell nach Norden gelangen zu lassen, schickte der Admiral norwegische Westküste seinen Dienstwagen mit Maschinenpersonal der «Schoemann» nach Oslo, damit diese in die Heimat fliegen



und die benötigten Ersatzteile selbst holen konnten. Unterdessen trafen auch «Beitzen» und «Lady» in Bergen ein, aber erst am 4. Juli konnten die fünf Schiffe gemeinsam weiterfahren.

Als die Zerstörer am nächsten Tag in Trondheim einlaufen wollten, um Treibstoff zu übernehmen, waren die Norweger äusserst unfreundlich, und die Deutschen hatten Schwierigkeiten, einen Lotsen zu bekommen. In Tromsø wurde die Flottille in zwei Divisionen aufgeteilt. «Lady», «Schoemann» und «Galster» bildeten die erste, «Eckholdt» und «Beitzen» die zweite Division; dann wurde divisionsweise aus dem Tanker «Weissenburg» gebunkert. Beim Verlassen des Hafens eskortierte die 1. Division die Frachter «Barnbeck» und «Hercules» nach Norden; die 2. übernahm das Geleit für den Tanker, und am 10. waren alle Schiffe sicher in Kirkenes eingetroffen. Die Zerstörer ankerten im Fjord um die Insel Renoy und blieben in dreistündiger Bereitschaft, während Schulze-Hinrichs und sein Stab zu einer Besprechung mit dem Admiral Polarküste, Konteradmiral Schenk, sowie General Dietl und General Stumpff, dem Kommandeur der Luftflotte 5, an Land gingen. Diskutiert wurden die Operationen der nächsten Zeit. Die Zerstörer sollten russische Zerstörer und Überwasserfahrzeuge, die die verschiedenen sowjetischen Landstreitkräfte im Gebiet der Litsa-Bucht unterstützten, angreifen und eventuelle Landungen der Roten Armee verhindern; zusätzlich sollten sie Flankenangriffe auf die exponierten sowjetischen Stellungen entlang der Küste durchführen, um die deutsche Armee bei ihrem Vorstoss auf Murmansk zu entlasten. Das deutsche XIX. Gebirgsjägerkorps und die 2. und 3. Gebirgsjägerdivision hatten ihren Vorstoss am 29. Juni begonnen, aber sie kamen auf den schlechten Strassen und angesichts erbitterten sowjetischen Widerstands nur langsam von der Stelle. Die sowjetische Marine hatte das hart bedrängte Heer sehr aktiv unterstützt, indem sie die deutschen Stellungen beschoss und Truppen hinter den deutschen Linien landete, und man hoffte deutscherseits, dass das Eintreffen der 6. Flottille die Lage ändern würde.

Um ihr Operationsgebiet, die Barents-See, waren die Zerstörer wahrhaftig nicht zu beneiden: gemeinsamer Feind war das Wetter, was jeder, der hier eingesetzt war, bestätigen wird. Im Winter kam die Eisgrenze bis zur Bäreninsel nach Süden, die Tage dauerten nur wenige Stunden, und die zyklonalen Winde («Bora») in der Karasee östlich Nowaja Semlja peitschten den Schnee über diesen Inseln auf und jagen ihn in wilden Stürmen über die Barents-See. Erst im Mai gibt es Tauwetter, und die Sommer sind bewölkt und nebelverhangen. Schon im September wird es wieder eisig kalt. Die Kälte durchdringt alles, die See gefriert in dem Moment, in dem sie über die Schiffsdecke läuft, und die Aufbauten werden mit dicken Eispanzern überzogen. Dadurch werden die Schiffe in gefährlicher Weise kopflastig, und das Eis muss abgehackt werden, damit das Schiff nicht kentert. Geschütze und Maschinen erstarren; das Eis verklemmt Richtmechanismen und macht Schmieröl dickflüssig. Die Decks werden gefährlich rutschig, und ein Mann, der über Bord fällt, ist tot, wenn er nicht binnen zwei Minuten aus dem Wasser gezogen wird – falls sein Herz den Schock des Eintauchens in eisiges Wasser überstanden hat. Schon in Friedenszeiten kalt und wenig gastlich ist die Arktis im Krieg noch schlimmer.

Vor dem ersten Vorstoss wurde wenig Zeit vertan, und am Morgen des 12. Juli gingen die fünf Zerstörer von Kirkenes zu einem Schlag gegen die Murmanküste in See. Das Wetter war schlecht und der Varangerfjord nebelverhangen, als die Zerstörer sich ihren Weg in die offene See suchten. Draussen in der Barents-See bildeten sie einen Aufklärungstreifen und dampften nach Osten, sichteten aber nur einen Fischdampfer. Gegen Abend wurde das Wetter besser, aber die Suche nach etwas Versenkbarem blieb ergebnislos, und um Mitternacht wurde der Vorstoss abgebrochen. Die Zerstörer sammelten auf «Lady» und dampften zur russischen Küste. Um 2.00 Uhr war Kap Teribersky in Sicht, und eine halbe Stunde später wurde beim Voroni-Leuchtturm Schiffsverkehr angetroffen. Es handelte sich um einen kleinen Geleitzug aus dem Hilfsgeleitboot «Passat» (SRK 22), dem Trawler «Molotow» (RT 67) und einem weiteren Trawler, RT 32. Jeder der Trawler schleppte einige seltsam aussehende Leichter, deren Zweck die Deutschen nicht enträtseln konnten. «Passat», selbst ein ehemaliger Fischdampfer, war mit zwei 4,6 cm-Kanonen bewaffnet; die anderen Schiffe trugen keine ernstzunehmende Bewaffnung. Beide Seiten eröffneten um 2.48 Uhr das Feuer, aber erst eine halbe Stunde später ging nach heldenhaftem Widerstand «Passat» unter. Zehn Minuten später folgte ihr die 558 BRT grosse «Molotov», RT 32 entkam. Die Zerstörer hatten vier Fünftel ihrer Munition verschossen, dazu «Galster» ohne Genehmigung einen Torpedo, der an der Wasseroberfläche Amok lief.

Die Zerstörer brachen das Gefecht ab und liefen zum Tanafjord zurück. Dabei wurden sie zuerst von einem Flugzeug gesehen und dann angerufen; die Maschine schoss vier rote Leuchtkugeln. «Lady» erwiderte mit vier weissen und eröffnete das Feuer. Der Besucher war aber eine eigene Ju 88, und der einzige Schaden auf beiden Seiten war die durch Erschütterungen ausgefallene Funkanlage auf «Lady». Später griffen zwei russische Schwimmerflugzeuge den Verband an. Sie warfen sechs bis acht 100 kg-Bomben in die Nähe von «Lady». Sie fielen 200 m an Steuerbord und 150 m an Backbord des Zerstörers, der seinerseits drei Treffer bei den Flugzeugen meldete. Wieder gingen die Zerstörer auf Suchformation und dampften mit Nordostkurs von der Küste weg. «Lady» sah drei weitere Flugzeuge, aber diese konzentrierten ihre Aufmerksamkeit auf «Eckholdt». Der Zerstörer wich allen sechs geworfenen Bomben erfolgreich aus und schoss selbst einen Angreifer ab. Danach gab es keine weiteren Angriffe, und trotz weiterer Behinderung durch Nebel war die Flottille am Abend zurück im Tanafjord.

Die Ergebnisse dieses Vorstosses rechtfertigten kaum den Verbrauch an Treibstoff und Munition. Insofern war diese Aktion ähnlich verlaufen wie das Gefecht vor Plymouth im November 1940, und einmal mehr hatten die deutschen Schiffe schlecht geschossen. Die Munition wäre zur Unterstützung des deutschen Landheeres durch Küstenbeschussungen besser eingesetzt gewesen. Die 2. Gebirgsjägerdivision hatte am 13. mit einem neuen Vorstoss begonnen, der durch russische Verstärkungen zum Stillstand gebracht worden war, die von vier Zerstörern und kleineren Fahrzeugen über die Litsa-Bucht herangebracht worden waren. Es überrascht, dass die deutschen Zerstörer keinen Versuch machten, hier einzugreifen, vor allem, weil ihnen die Lage des Heeres bekannt

gewesen sein muss, und in geringer Entfernung von deutsch besetztem Gebiet auch Luftsicherung vorhanden war. Es ist auch äusserst unwahrscheinlich, dass die Deutschen nicht wussten, wo diese Verstärkungen herkamen, und die vielen Aufklärungsflugzeuge der Luftwaffe können sie nicht völlig übersehen haben. Es bleibt die Tatsache, dass trotz häufiger Einsätze von Zerstörern und anderen Überwasserschiffen durch die Russen zur Landung von Verstärkungen die deutschen Zerstörer nie einen Versuch machten, anzugreifen. In der Tat hielt Schulze-Hinrichs wenig davon, sich der Küste allzu sehr zu nähern, da er Minen und Luftangriffe befürchtete; ihm wäre es überhaupt lieber gewesen, wenn für diese Aufgaben S-Boote eingeteilt worden wären, obwohl diese natürlich keine Küstenbeschussungen hätten durchführen können.

UNVERMEIDLICHE LUFTANGRIFFE

Am 22. Juli führte die 6. Flottille nach dem Muster des ersten einen zweiten Vorstoss durch. Ursprünglich sollten daran alle fünf Schiffe teilnehmen, aber «Lody» hatte vor dem Auslaufen Ärger mit seinen Kondensatoren, und die ganze Flottille musste vor Renoy ankern, während das Maschinenpersonal versuchte, den Schaden zu beheben. Während die Flottille still lag, erschien die sowjetische Luftwaffe und warf zwei Bomben hinter das Heck von «Lody». Die Schwierigkeiten mit den Kondensatoren liessen sich nicht auf die Schnelle beheben, und Schulze-Hinrichs beschloss, auf «Galster» umzusteigen und «Lody» zur Reparatur nach Kirkenes zu schicken.

Die Flottille dampfte dann hinaus in die Barentssee, die ausnahmsweise einmal glatt da lag und gute Sicht bot. Andererseits begünstigten diese Umstände die Russen; die sowjetische Luftwaffe erfasste die Flottille am frühen Abend und flog einen massierten Angriff auf «Beitzen» und «Eckholdt». Die Zerstörer konnten wegen Kesselschäden nicht mehr als 30 Knoten laufen. Sie eröffneten das Feuer aus ihren 12,7 cm-Geschützen und der leichten Flak; die Russen wurden nervös, zielten schlecht und warfen zwischen zwölf und sechzehn Bomben daneben. Später am Abend ging ein Funkspruch ein, nach dem ein grosser russischer Flottillenführer vor der Murmanküste stand, und die Zerstörer änderten den Kurs, um ihn abzufangen, aber zu jener Zeit waren in der Arktis überhaupt keine Schiffe des «Leningrad»-Typs stationiert, und die Identität des Schiffs aus der Sichtmeldung blieb ein Geheimnis. Es ist eventuell möglich, dass es sich um den unfertigen Zerstörer «Spokoiny» des Typs 7U handelte, der zur endgültigen Fertigstellung nach Molotovsk verlegte; dieses Schiff hatte wie die «Leningrad»-Klasse zwei Schornsteine.

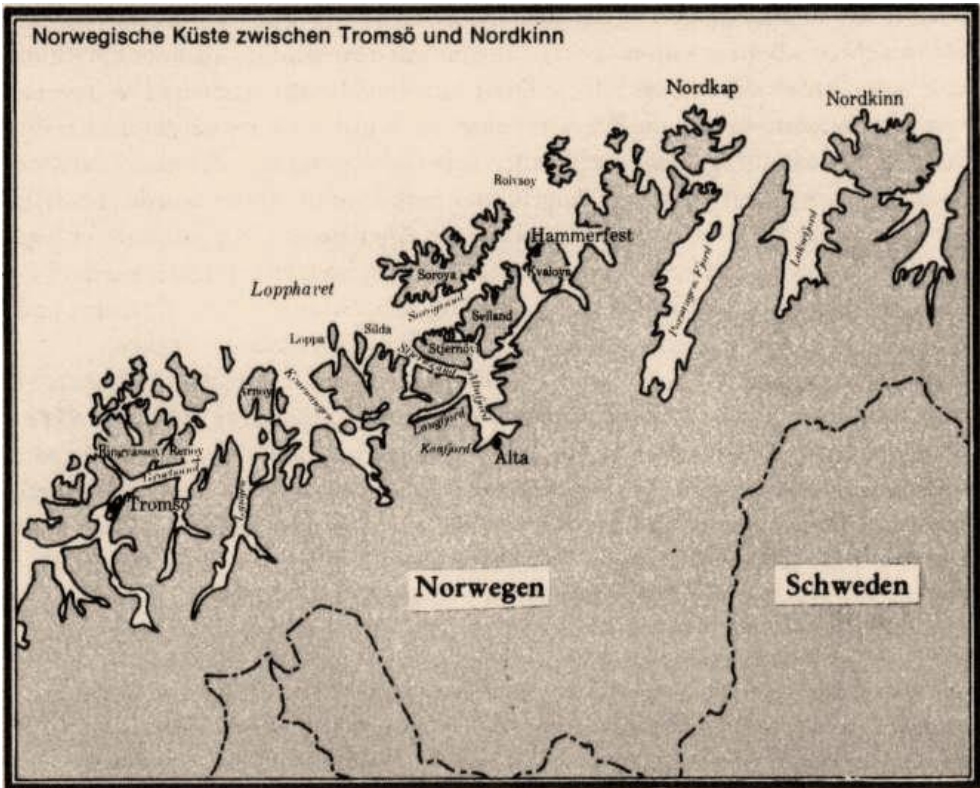
Der Versuch der deutschen Flottille, das Schiff abzufangen, wurde vereitelt, weil den gesamten nächsten Tag dichter Nebel über der See lag, der die vier Zerstörer zwang, mit der Fahrt drastisch herunterzugehen. Sie erreichten daher erst um Mitternacht die Küste, und das einzige Schiff, das sie eine Stunde später antrafen, war kein Zerstörer, sondern Vermessungsschiff «Meridian», das vor der Insel Lietskie stand. «Schoemann» eröffnete das Feuer, und nach drei Salven geriet das Schiff in

Brand. Als es unterging, war die Rauchsäule noch zwei Stunden lang zu sehen. Dann sichtete «Beitzen» direkt unter Land ein auf dem Wasser liegendes Flugboot und versenkte es mit einigen Salven. Diese kurzen Gefechte stachen in das erwartete Wespennest, und als die Zerstörer abliefen, wurden sie aus der Sonne heraus von Flugbooten angegriffen, die Bomben auf «Galster» warfen, der mit Hartruder ausweichen musste; ein zweiter Angriff eine halbe Stunde später wurde ebenfalls erfolgreich ausmanövriert. Auch zwei weitere Angriffe von landgestützten Flugzeugen, die erst in letzter Minute gesichtet wurden, blieben erfolglos; wieder bekam «Galster» zwei Nahtreffer. Danach gab es keine weiteren Angriffe mehr, und am späten Nachmittag ging die Flottille wieder in Bokfjord vor Anker.

Ein dritter Vorstoss am 29 Juli ins Weisse Meer wurde am folgenden Tag abgebrochen, als ein He 111-Aufklärer meldete: «Flugzeugträger, Quadrat 9111, Ostkurs, Fahrt 27 Knoten». Es war die britische «Victorious», die zusammen mit «Furious» Kirkenes und Petsamo aus der Luft angriff. Die deutschen Zerstörer standen weit im Osten, und obwohl sie sofort umkehrten, hatten sie kaum eine Chance, die Träger einzuholen. Aber ihre Abwesenheit kostete die britische Marineluftwaffe vier wertvolle Ziele, und da nun auch die Überraschung dahin war, wurden elf Albacores und zwei Fulmars praktisch für nichts abgeschossen.

Im folgenden Monat kam es dann zum letzten offensiven Vorstoss in dieser Phase des Krieges. Am 9. August waren «Galster» und «Schoemann» mit der Sicherung von Geleitzügen beschäftigt, und so standen für den Vorstoss nur drei Zerstörer zur Verfügung. Nach Beülung aus dem Tanker «Tiger» liefen «Lody», «Beitzen» und «Eckholdt» um 21.40 Uhr aus dem Bokfjord in ihr Zielgebiet aus – diesmal zur Kola-Bucht. Der Himmel war bedeckt, aber es war relativ warm, und die Sichtweite betrug etwa zwölf Seemeilen, als die Zerstörer nach Osten liefen. In der Frühe des nächsten Tages sichtete «Lody» in 203° auf 16.000 m ein Patrouillenboot, das am Eingang zur Kola-Bucht, nahe der Insel Kildin, unter der Küste mit Nordwestkurs fuhr. Es wurde auf 600 bis 800 Tonnen geschätzt, und in der Tat handelte es sich um den 574 Tonnen grossen umgebauten Fischdampfer SKR 12 («Tuman»), der mit zwei 4,5 cm-Kanonen bewaffnet war. Nach der Sichtung drehte er nach Süden und lief auf die Küste zu, während die Zerstörer mit hoher Fahrt zum Angriff anliefen. Um 3.42 Uhr war die Entfernung auf 5.100 m gefallen, und «Lody» und «Beitzen» eröffneten das Feuer. SKR 12 nebelte, drehte auf Südostkurs und schoss aus seinen kleinen Kanonen zurück. Inzwischen schossen alle drei Zerstörer abwechselnd, und das Ziel war im Rauch und den Wassersäulen der Nahtreffer kaum noch zu sehen. Nach zehn Minuten stellten die Zerstörer das Feuer ein und sichteten ein zweites Patrouillenboot vor dem Eingang zur Kola-Bucht, aber es war ausser Schussweite. SKR sank 17 Minuten nach der Feuereröffnung.

Die deutschen Schiffe standen nun unangenehm dicht unter der russischen Küste, und um 4.10 Uhr eröffneten zwei Küstenbatterien auf der Pogan-Halbinsel und Medreji auf 23.000 m Entfernung das Feuer. Es handelte sich offenbar um Batterien mit vier bzw. fünf Geschützen. Die meisten Granaten fielen ins Kielwasser von «Beitzen», woraufhin Schulze-Hinrichs seine Flottille mit 31 Knoten schnell auf die See hinausführte.



«Beitzen und «Lody» warfen Nebelflösse, um ihren Rückzug zu verschleiern, aber von den zehn von «Lody» geworfenen, in Frankreich hergestellten Flößen zündete bloss eins, wahrscheinlich als Folge von Sabotage.

Dann folgten wieder die unvermeidlichen Luftangriffe, von denen einer beinahe für «Beitzen» verhängnisvoll wurde. Drei DB-3- oder SB2-Bomber stürzten sich aus den Wolken und warfen vier bis sechs Bomben ins Kielwasser von «Lody»; der hinter «Lody» laufende «Beitzen» wurde schwer durchgerüttelt. Nach diesem Angriff detachierte Schulze-Hinrichs «Beitzen» und «Eckholdt» zur Überholung nach Narvik und fuhr mit «Lody» allein nach Kirkenes zurück. Auf dem Weg nach Süden wurde «Eckholdt» von einem einzelnen Flugzeug angegriffen, dessen Bomben den Zerstörer eindeckten und beinahe beim ersten Geschütz einschlugen. Die Erschütterungen der Detonationen beschädigten die Steuerungen und setzten die Steuerbordmaschine vorübergehend ausser Betrieb; beide konnten repariert werden. Während des Vorstosses verschoss «Lody» 89 12,7 cm-Granaten, «Eckholdt» 87 und «Beitzen» 94 – erheblich mehr als bei den vorangegangenen Gefechten.

«Beitzen» wurde in Narvik gründlich auf Schäden durch die Bombardierung am 10. überprüft. Die Abteilung XIV und III hatten Risse und kleinere Lecks, und die Turbinen liefen bei Umdrehungen für mehr als 24 Knoten sehr laut; verschiedene Teile der Hilfs-

maschinenanlage waren ebenfalls schadhaft. Es wurde entschieden, das Schiff zur Grundüberholung in die Heimat zu schicken. Vor der Abreise übernahm es Treibstoff von «Eckholdt» und gab im Gegenzug seine Munition an «Eckholdt» und «Lady» ab. Am frühen Abend des 14. August lief «Beitzen» als erste Etappe für die Heimreise nach Bergen aus; er gehörte ohnehin zur 5. Flottille, die zu jener Zeit in Westfrankreich im Einsatz war.

U-BOOT-ERFOLGE

In der Folgezeit sollte die 6. Flottille im Geleitsdienst zwischen Tromsö und Kirkenes eingesetzt werden und auf dieser Strecke die Geleitschutz fahrenden Minensucher und Vorpostenboote verstärken. Der Grund für diese Massnahme war die erhöhte Aktivität feindlicher U-Boote gegen die für die deutsche Kola-Front lebenswichtigen Geleitzüge. Die sowjetische Flotte hatte gegen diesen Verkehr etwa 15 Boote eingesetzt, aber am unangenehmsten waren die britischen Boote «Trident» (Korvettenkapitän Sladen) und «Tigris» (Korvettenkapitän Bone), die im August in Poljarnoje nahe Murmansk eingelaufen waren und nun von dort aus auf den deutschen Küstenverkehr operierten. Dem deutschen Geleitsdienst standen so wenige geeignete Geleitfahrzeuge zur Verfügung, dass es keine andere Möglichkeit gab, als auch die Zerstörer hierzu heranzuziehen. Am Rande sei hier bemerkt, dass die Moral der Zerstörerbesatzungen zu jener Zeit sehr niedrig war, denn sie hatten seit mehreren Wochen keine Post von zu Hause erhalten. Später stellte sich heraus, dass diese aus Versehen nach Helsinki geschickt worden war.

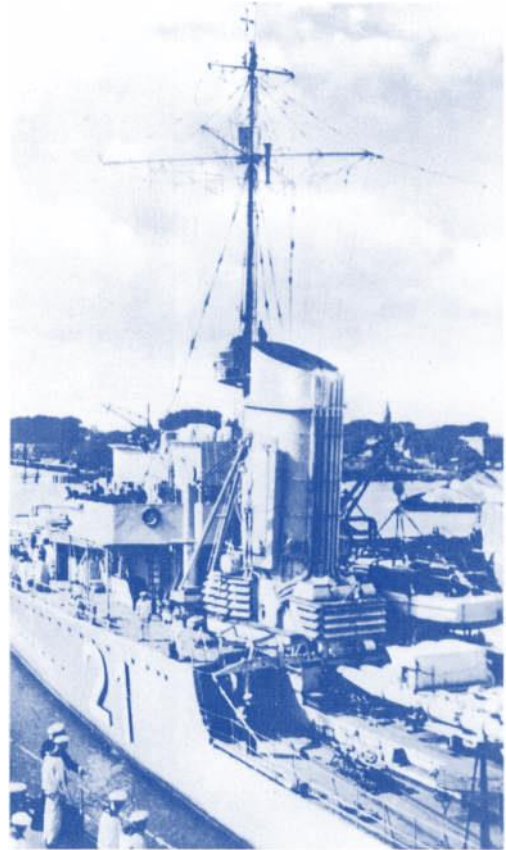
Am 22. August ortete «Schoemann» vor Loppa ein U-Boot, als er zusammen mit «Galster» einen Geleitzug sicherte. Der Zerstörer sah ein Sehrohr und hörte Schraubengeräusche; drei Angriffe mit Wasserbomben ergaben einige Ölflecke, Luftblasen und Kratzer am Rumpf, aber keine definitiven Beweise für eine Versenkung. Es ist unklar, um welches U-Bot es sich handelte. Das britische U-Boot «Trident» stand an diesem Tag zwar im LoppHAVET, aber in seinem Kriegstagebuch steht nichts von einem Wasserbomben-Angriff durch einen Zerstörer. Das Boot hatte am Vormittag einen Angriff auf den Frachter «Nordsterner» abgebrochen und am Nachmittag die «Ostpreussen» versenkt; dabei war es mit Wasserbomben belegt worden, die jedoch dem KTB zufolge von Fischdampfern stammten. «Tigris» stand zur gleichen Zeit im Svaerholt und kann kaum in Frage kommen; es kann sich aber auch um ein russisches Boot gehandelt haben.

Am nächsten Tag hatte «Schoemann» einen schweren Schaden im Getriebe des Steuerbord-Turbinensatzes; mehrere Zähne waren herausgebrochen, und das Schiff musste zur Reparatur nach Deutschland gehen. Vorher wurden 200 Schuss 12,7 cm- und 500 Schuss 3,7 cm-Munition an Land gegeben. Unterdessen war am 9. aus Kiel Verstärkung für die Flottille ausgelaufen und auf dem Weg nach Norden. Es war der Zerstörer «Riedel», aber ehe er eintraf, lief er in den Schären auf einen Felsen; der Doppelboden wurde in den Abteilungen IV bis X aufgerissen und beide Schraubenwellen klemmten, und

das Schiff wurde nach Bergen eingeschleppt, wo es mit Hilfe von Personal aus Kiel und Horten repariert werden sollte. «Schoemann», der am 27. zur Reparatur nach Deutschland auslief, nahm den Flottilleningenieur, Korvettenkapitän (Ing.) Karbe, bis Bergen mit, damit dieser «Riedel» untersuchen konnte.

Damit verblieben bei der 6. Flottille im Nordmeer nur mehr drei Schiffe: «Lody», «Galster» und «Eckholdt». Die Konvois liefen weiter, und am 30. August lief um 9.00 Uhr ein Geleitzug aus vier Frachtern von Tromsø nach Kirkenes aus. Die Dampfer «Donau II» (2'931 BRT), «Bahia Laura» (8'651 BRT), «Cornouaille» (3'290 BRT) und «August Bolten» wurden von «Lody» (mit Schulze-Hinrichs an Bord), «Galster», «UJ 178» und den Vorpostenbooten «Gote» (V 6'113) und «Franke» (V 6111) geleitet; zwei weitere Geleitfahrzeuge, «UJ 176» und «UJ 177», sollten vor Nordkinn zum Geleit stossen. «Gote» und «Franke» waren die ehemaligen britischen Trawler «Cape Siretoko» und «Larwood», die 1940 während des Norwegenfeldzuges erbeutet worden waren. Die Reiseroute des Konvois ging von Tromsø durch den Groetsund, östlich um die Insel Renoy herum, durch den Kaagsund und in den Kvaenangen. Hier begann die offene See, und im Lopphavet konnten U-Boote lauern. Um dieser Gefahr etwas auszuweichen, führte der normale Geleitweg zwischen den Inseln Loppa und Silda hindurch so nahe wie möglich unter der Küste entlang, dann durch die geschützten Gewässer des Stjernesundes und schliesslich östlich an Hammerfest vorbei. Zu Anfang ging alles glatt, und es stand sogar eine He 115 als Luftsicherung zur Verfügung, aber bald traten Schwierigkeiten auf, weil «Donau II» Maschinenstörungen hatte, die die Fahrt des Konvois behinderten. Schulze-Hinrichs beschloss, um Zeit zu gewinnen, durch den Soroyundet zu dampfen. Dadurch hielt er sich erheblich länger im tiefen Wasser des Lopphavet auf, eine Entscheidung, die er später bedauern sollte. Schulze-Hinrichs' zweites Problem war, dass wegen der niedrigen Geschwindigkeit der «Cornouaille» und der Vorpostenboote die vorgesehene Konvoigeschwindigkeit von 10,5 Knoten nicht zu halten war.

Am späten Nachmittag begegnete der Geleitzug östlich von Loppa vier R-Booten der 7. Flottille und ihrem Tender, dem ehemaligen Fischereischutzboot «Weser», die mit Südkurs auf dem Weg nach Tromsø waren. Dieser Verband war, ohne es zu wissen, Ziel des britischen U-Bootes «Trident» gewesen, das im Lopphavet operierte. «Trident» hatte den Verband, den man an Bord des U-Bootes für einen Minensucher und vier R-Boote hielt, um 15.24 Uhr gesichtet und einen Anlauf gefahren, der aber 42 Minuten später abgebrochen werden musste. Kurz darauf sichtete das Boot die Luftsicherung des «Lody»-Konvois und lief zum Angriff an. «Trident» befand sich in der Schlussphase der gegenwärtigen Operation und hatte nur noch zwei Torpedos. Um 17.14 Uhr schoss sie diese auf die beiden führenden Handelsschiffe und tauchte dann weg, um Wasserbombenangriffen auszuweichen. Im Augenblick des Angriffs hatte der Geleitzug das Silda-Leuchfeuer in 213° und zwei bis fünf Seemeilen Entfernung in Sicht und hatte gerade den Kurs auf den Soroyundet geändert. Die vier Frachter liefen in Kiellinie, voran «Donau II», dann «Bahia Laura», «Cornouaille» und «August Bolten»; die Geleitsicherung stand in Kiellinie an Backbord, «Lody» vor «Galster», mit einem Vp-



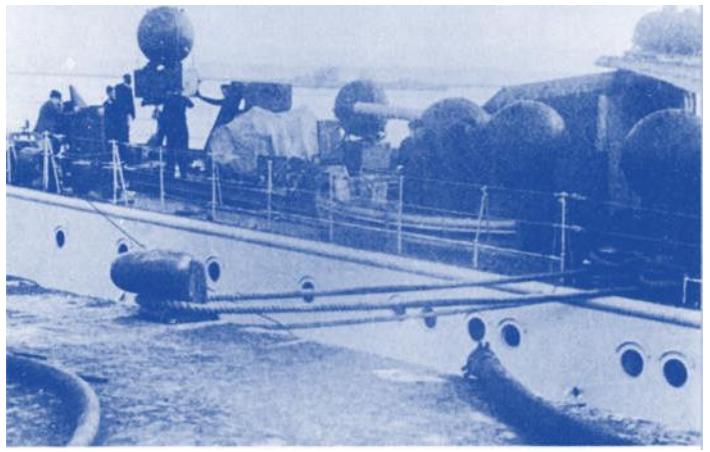
oben links: Blick nach achtern aus dem Krähenest von «Hans Lüdemann». Man erkennt die geräumige 3,7 cm-Plattform mittschiffs mit den symmetrisch aufgestellten Geschützen, ein typisches Merkmal des Typs 36, sowie die runden Plattformen der 12,7 cm-Geschütze mit den Gestellen für die Bereitschaftsmunition. Nur die Backbord-Minenschienen sind installiert.

oben rechts: Diese Nahaufnahme der Brücke von «Paul Jacobi» aus der Vorkriegszeit zeigt deutlich den massiven vorderen Schornstein und die auffälligen Kesselraumlüfter. Nur die Steuerbord-Motorbarkasse ist eingeschiff, aber beide schwere Bootskräne sind deutlich sichtbar. An der Hinterkante des Backdecks ist der Torpedoladekran zu erkennen, und querab vom vorderen Torpedorohrsatz steht auf den Minenschienen ein Torpedotransportwagen. Am Mast weht der Flottillenstander. (*Drüppel*)

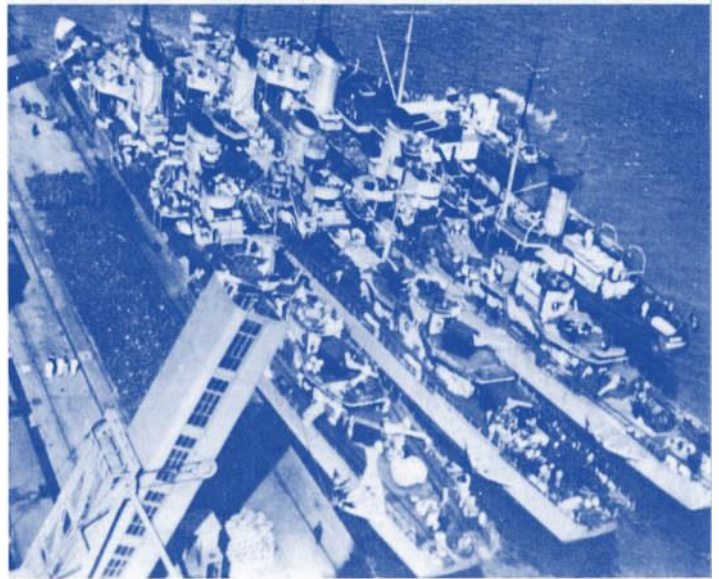
unten: «Paul Jacobi», wahrscheinlich Ende 1940. Das Schiff trägt jetzt Radar, und die Brücke ist hinten entsprechend umgebaut. Der Fockmast ist ein Dreibeinmast. Der Vierling achtern fehlt noch. Das ungewöhnliche V-Symbol auf dem Rumpf unter der Brücke ist wahrscheinlich ein taktisches Erkennungszeichen für Übungsfahrten in der Ostsee. Entlang der Deckskante sind Entmagnetisierungskabel installiert, die den Absatz im Deck verdecken. (*Drüppel*)



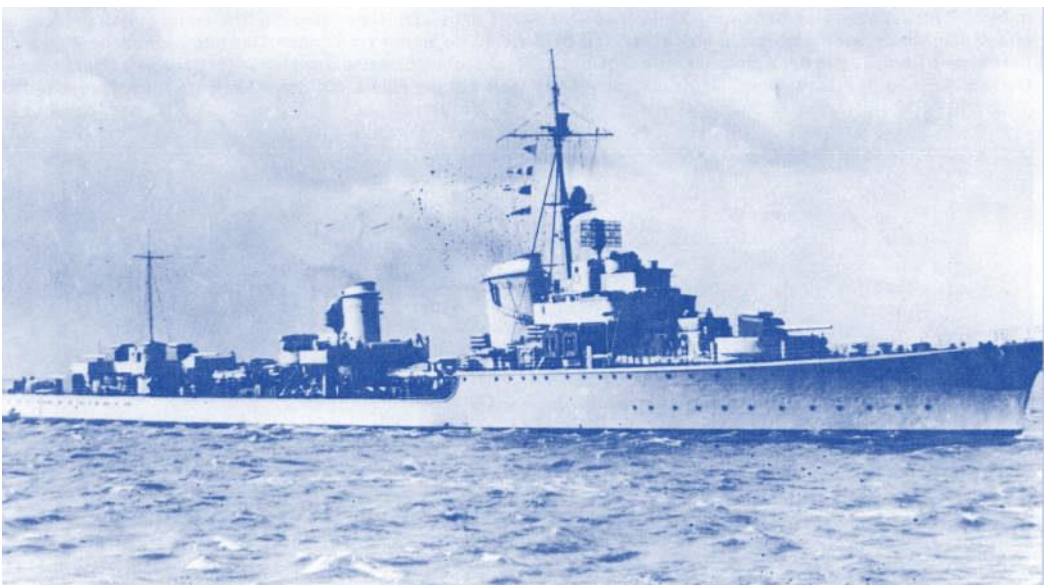
Ein Zerstörer übernimmt Minen zu einem Vorstoss in die Nordsee.
(Drüppel)

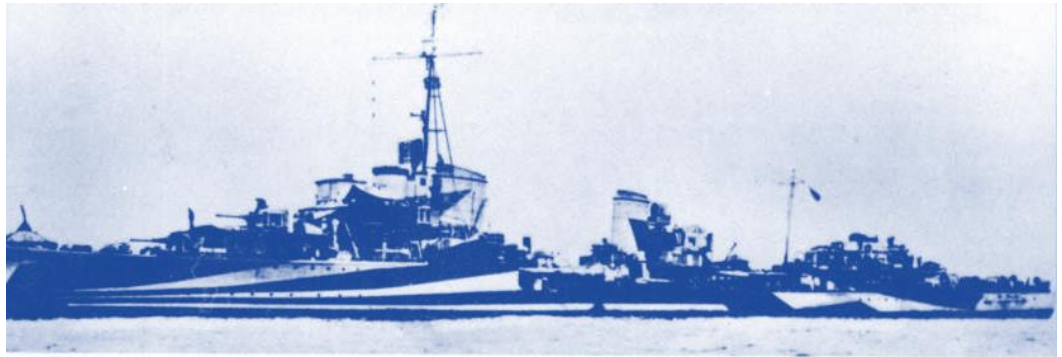
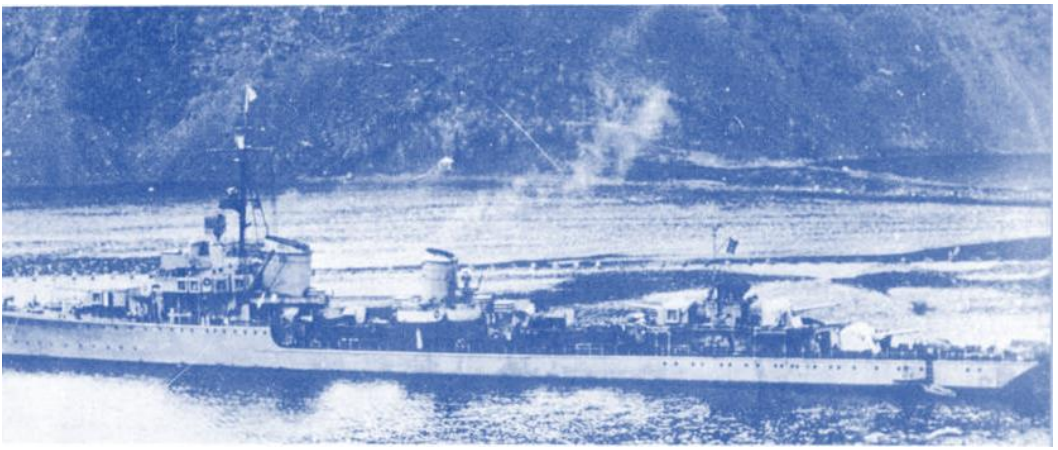


Einheiten der 5. Flottille an der Pier in Cherbourg im Jahre 1940.
Links «Lady», in der Mitte «Ihn», aus-
sen «Riedel», ganz aussen der
Tanker «Brossen».



unten: Z 24 im August 1940, kurz nach der Indienststellung. Auffällig das einzelne 15 cm-Geschütz auf der Back, Radar, und nur vier 2 cm-Einzellafetten. (Archiv Gröner)

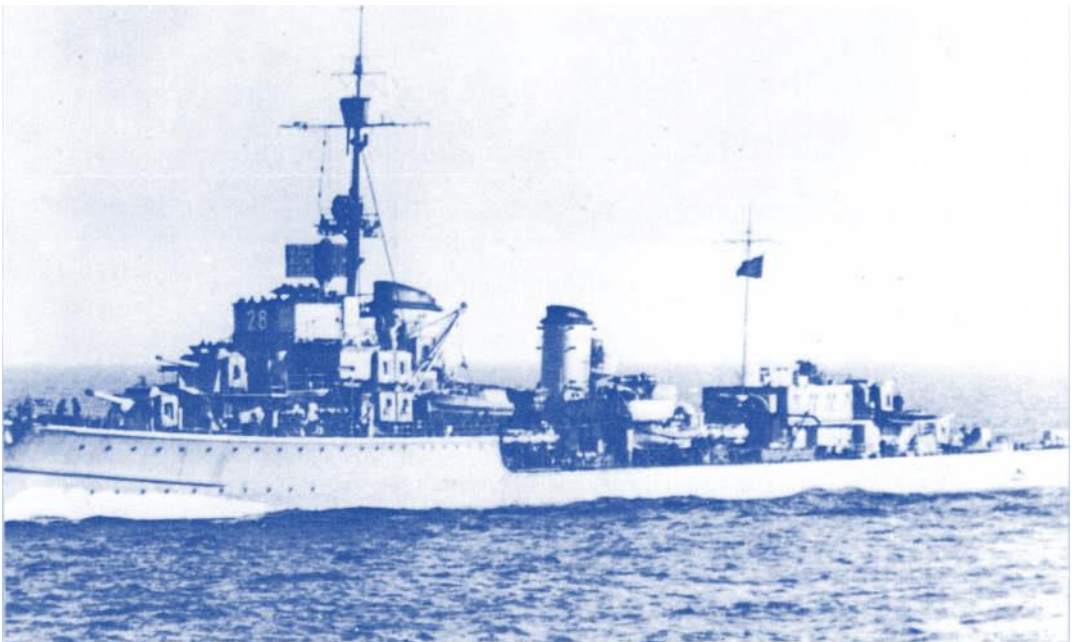


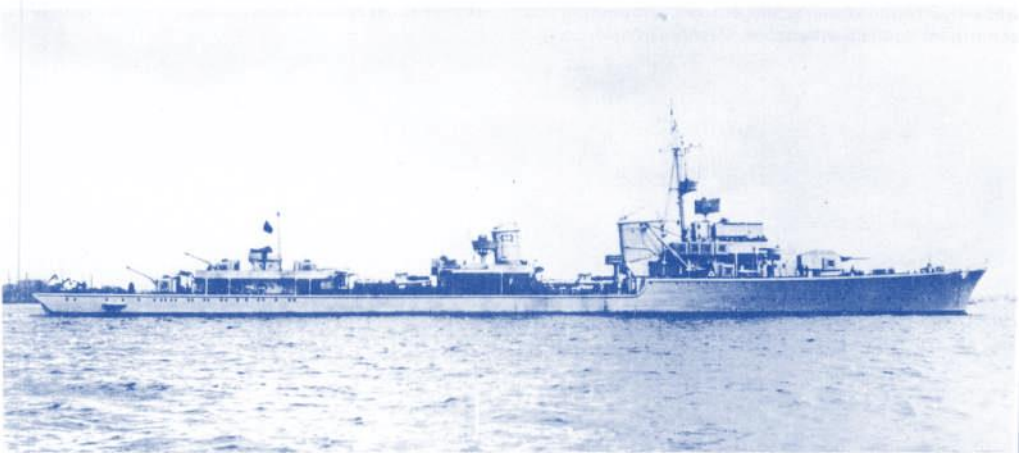
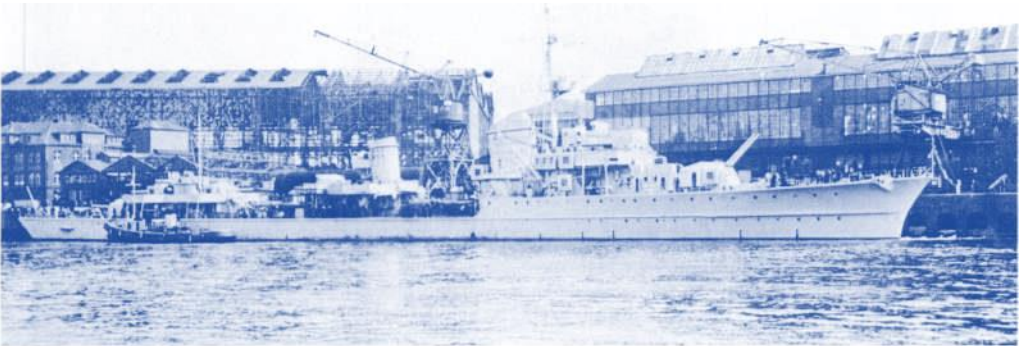
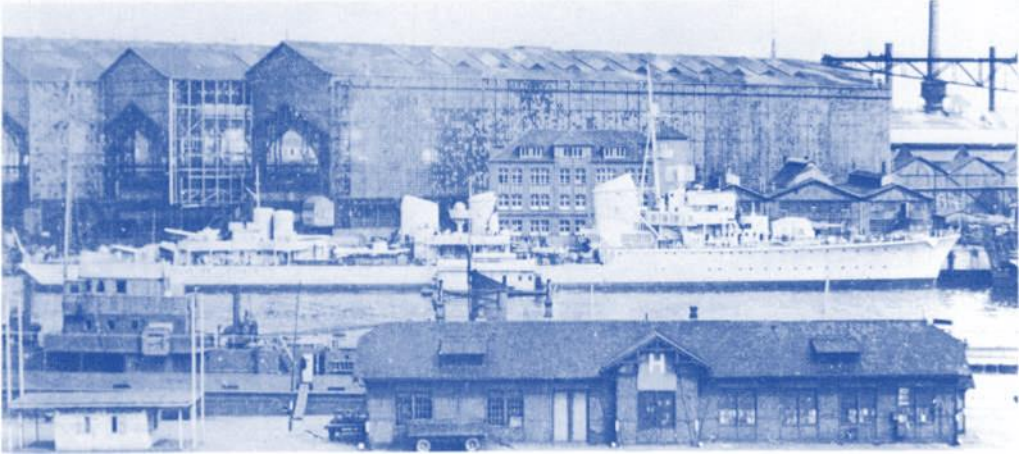


oben: Z 23 in Norwegen, Oktober 1942. Der 15 cm-Doppelturm ist inzwischen eingebaut. (Archiv Gröner)

Mitte: «Paul Jacobi» mit Tambemalung, etwa 1943. Das Schiff trägt ein 2 cm-Buggeschütz auf ausklappbarer Plattform, Plexiglasabdeckhauben auf den Torpedobediensständen, eine Radarantenne, zahlreiche Rettungsflöße und achtern einen Vierling. Die Schornsteine sind verkürzt und die Kappen verkleinert worden. (Real-Foto)

unten: Z 28 gegen Kriegsende, wahrscheinlich nach der Rückkehr aus Norwegen. Das Schiff trägt vorn eine Spritzwasserleiste und Wetterschutz auf den Torpedorohrsätzen, ist aber sonst kaum verändert. Die grosse Schreibstube achtern ist deutlich erkennbar. (Archiv Gröner)





oben: Die Friedr. Krupp Germaniawerft in Kiel 1942, mit Z 37 am Ausrüstungskai. Vor dem Zerstörer ist gerade noch das Heck von Z 38 zu sehen, und der Schornstein für Z 39 steht auf dem Kai. (*Archiv Gröner*)

Mitte: Z 39 in Ausrüstung in Kiel, August 1943. Ein Vergleich mit dem Foto oben zeigt Schäden von Luftangriffen an den Werfthallen im Hintergrund.

unten: Z 37 verlässt 1943 Kiel. Vor der Brücke eine 2 cm-Einzellafette, eine zweite auf der Back; die Plexiglasschilde auf den Torpedorohren fehlen noch.

Boot dazwischen. «Lady» sah, wie 100 m Backbord voraus die Torpedos abgefeuert wurden, und die Blasenbahnen liefen deutlich sichtbar vor und hinter dem Zerstörer durch. In Schulz-Hinrichs' Worten war es ein «geschickt und kaltblütig durchgeführter Angriff». Beide Torpedos trafen, einer die «Donau II», die fünf Minuten später unterging, und der zweite die «Bahia Laura» an der Vorderkante der Brücke, wo er Munition in Brand setzte.

«Lady» drehte hart nach Backbord und warf eine Markierungsboje, aber durch die allgemeine Unhandlichkeit und schlechten Dreheigenschaften dieses Zerstörertyps gingen wertvolle Minuten verloren. Etwa 100 m westlich der Boje wurde ein Sehrohr gesichtet, und «Lady» warf drei Gruppen Wasserbomben. Während ein Teil der Sicherung in der Gegend herumfuhr und – meist einzeln – Wasserbomben warf (was später Kritik hervorrief), retteten «Galster» und die kleineren Geleitboote Überlebende. Die Frachter liefen zur Küste ab. «Bahia Laura» hatte Schlagseite nach Steuerbord und sank langsam, während ein Vp-Boot versuchte, den Frachter auf den Strand zu schleppen. Dieses Vorhaben scheiterte, und «Galster» kam längsseite, um die Besatzung zu bergen. Im Achterschiff befanden sich 200 Pferde, für die leider nichts getan werden konnte.

Um 19.00 Uhr hatte «Galster» über 500 Schiffbrüchige an Bord; der norwegische Dampfer «Midnattsol», der zur Hilfe gekommen war, weitere 200. R 153 kam mit dem Arzt der 7. Flottille, und «Lady» setzte seinen auf «Galster» über. Um 20.00 Uhr wurden «Galster», «Midnattsol» und R 153 nach Tromsø detachiert, die Luftsicherung, Vorpostenboote und U-Jäger setzten die Jagd auf das U-Boot fort, und «Lady» geleitete den Rest des Konvois nach Hammerfest, wo er in den Frühstunden des 31. eintraf. Auf dem Kampfplatz wurde unterdessen klar, dass der beschädigte Frachter nicht mehr zu retten war, und um 20.55 Uhr erhielten «Gote» und «Franke» Befehl, ihn durch Geschützfeuer zu versenken. Dies dauerte fast eine Stunde, und erst um 21.55 Uhr verschwand der Hamburg-Süd-Frachter in den Wellen. «Lady» übernahm von den Vorpostenbooten Wasserbomben, um ihre Bestände aufzufüllen, lief am Abend des 31. mit dem Geleitzug aus Hammerfest aus und erreichte am Abend des 1. September den Langfjord.

Die beiden torpedierten Schiffe hatten zusammen 1'598 Soldaten und Seeleute sowie 78 Besatzungsmitglieder an Bord gehabt. Als man die Überlebenden zählte, stellte sich heraus, das «Galster» 490, dazu 47 Verwundete und 46 Tote an Bord hatte, «Lady» 38, «Franke» 178, «Gote» etwa 360, «Midnattsol» ungefähr 200, und R 153 21. Damit waren von 1'676 Mann etwa 1334 gerettet worden. Diese hohe Zahl ist zweifellos auf das gute Wetter sowie die Tatsache, dass «Trident» keine Torpedos mehr hatte, zurückzuführen. (Vier waren auf «Ostpreussen» verschossen worden, [2 Treffer]; zwei auf den Tanker «Tripp», [Fehlschüsse]; zwei auf den Frachter «Levante», [Fehlschüsse] und vier auf «Bremse», [alles Fehlschüsse.]) «Midnattsol» wurde selbst zwei Wochen später vor der Nordküste von russischen Schnellbooten torpediert und versenkt. «Trident» hatte bei den Gegenangriffen, die über zwei Stunden dauerten, unbedeutende Schäden erlitten. Die genaue Zahl der geworfenen Wasserbomben ist unklar: deutsche Unterlagen nennen 39 (6 von den Vp-

Booten, 3 von der He 115 und 30 von den Zerstörern), während das KTB von «Trident» 56 zählte. Auf jeden Fall war die Anzahl im Verhältnis zur Zeitdauer der Gegenangriffe gering.

Anfang September 1941 waren nur noch zwei Schiffe der 6. Flottille einsatzbereit. «Schoemann» lag zur Überholung bei der Deschimag-Werft in Bremen und würde erst im November fertig werden; «Jacobi» lag bei den Deutschen Werken in Kiel, «Heinemann» bei der Werft des Norddeutschen Lloyd in Wesermünde, und «Riedel» in Bergen. Um das Mass voll zu machen, war Korvettenkapitän Schemmel, der Kommandant von «Eckholdt», an Gelbsucht erkrankt und war zur Behandlung nach Stuttgart geflogen worden, und als vorübergehender Ersatz wurde der Kommandant von «Riedel» aus Berlin eingeflogen.

Als der Minenleger «Bremse», der die Frachter «Barcelona» und «Trautenfels» mit 1'500 Mann der 6. Gebirgsjägerdivision geleitete, am 7. September in der Barentssee von den britischen Kreuzern «Aurora» und «Nigeria» angegriffen wurde, war keiner der drei Zerstörer fahrbereit, wenn auch «Eckholdt» notfalls mit einem Ersatzmann als Kommandant hätte auslaufen können. Schulze-Hinrichs entschied jedoch, dass es angesichts der wenigen vorliegenden Informationen sinnlos war, einen einzelnen Zerstörer loszuschicken. «Bremse» ging kämpfend im Eismeer unter; die Frachter entkamen in die Sicherheit der Fjorde. Der Kommandant und der grösste Teil der Besatzung der «Bremse» gingen mit ihrem Schiff unter.

Als nächster war «Lady» reif zur Werftüberholung; das Schiff verlor Kesselspeisewasser. Der Flottillenchef stieg auf «Galster» um, und am 27. September lief «Lady» nach Deutschland aus. Die Stärke der Flottille nahm weiter ab, als «Eckholdt» am 12. Oktober in Tromsø von einem norwegischen Dampfer gerammt wurde. Der Norweger traf den Zerstörer an Backbord in Höhe der Abteilung V. Der Steuerbord-Turbinenraum lief voll, aber die Backbordturbinen blieben klar. Man glaubte zuerst, der Norweger habe den Zerstörer absichtlich gerammt, und die Besatzung wurde unter dem Vorwurf der Sabotage verhaftet, aber später wieder freigelassen. «Eckholdt» ging am 22. Oktober in Trondheim ins Schwimmdock und wurde dort zwölf Tage lang repariert, ehe sie für die Heimreise klar war; sie traf am 9. November zur Überholung in der Germaniawerft ein. «Galster» blieb als einziger Vertreter der 6. Flottille im Norden, bis er von der 8. Flottille abgelöst wurde, deren erste Schiffe, Z 24 und Z 26, Ende November in Tromsø eintrafen. «Galster» hatte einen sehr hohen Grad an Einsatzbereitschaft erreicht, aber auch dieser Zerstörer war nun reif für eine Werftliegezeit, und Anfang Dezember traf er zur Überholung bei der Deschimag ein. Damit hatte das letzte Schiff der 6. Flottille Norwegen verlassen, allerdings nur vorübergehend.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Erfolge der Einsätze der 6. Flottille im Nordmeer während der sechs Monate enttäuschend gering waren. Die Zerstörer hatten kein einziges wichtiges russisches Kriegsschiff zum Kampf gestellt, ganz zu schweigen von Versenkungserfolgen, und hatten keinerlei Artillerieunterstützung für das Landheer gegeben; der einzige schwere Verlust der sowjetischen Marine in diesem Zeitraum war der Zerstörer «Stremitelny», der Luftangriffen zum Opfer fiel. Man muss allerdings berücksichtigen, dass Minen und Bomben für die Operationen der Zerstörer eine grosse Gefahr darstellten. Die sowjetische

Marine hielt viel von Mineneinsätzen und hatte die Gewässer zwischen der Einfahrt zum Weissen Meer und der Fischer-Halbinsel ausgiebig vermint. Auch die sowjetische Luftwaffe war sehr aktiv, wenn auch nicht besonders wirkungsvoll, und so kann man Schulze-Hinrichs' Vorsicht in gewisser Weise verstehen. In diesen Gewässern waren zu jener Zeit aber noch andere Ziele zu finden, aber die Betonung liegt auf dem Wort «finden». Bis Dezember waren bereits fünf PQ-Geleitzüge nach Russland und drei QP-Geleitzüge zurück nach England gelaufen, aber die Deutschen hatten keinen davon entdeckt – sie wussten nicht einmal, dass diese überhaupt unterwegs waren.

ERNSTE SORGEN

Die 8. (Narvik-) Flottille, die die 6. im Nordmeer ablöste, war am 1. Dezember 1940 in Wesermünde unter dem Kommando von Kapitän zur See Pönitz gebildet worden. Sie bestand aus den neuen Zerstörern Z 23, Z 24 und Z 25 des Typs 36A; die Bezeichnung «Narvik» stammte aus einem Erlass Hitlers in Erinnerung an die Kämpfe von 1940. Die beiden ersten Schiffe machten bereits Versuchs- und Ausbildungsfahrten, während Z 25 erst am 30. November in Dienst gestellt worden war. Bis März 1941 führten die Zerstörer der Flottille in der relativen Sicherheit der Ostsee ihr umfangreiches Ausbildungsprogramm durch, lediglich behindert von schlechtem Wetter, Eis und Luftangriffen auf Bremen und Kiel. Bei einem dieser Angriffe wurde Pönitz durch einen Splitter verwundet und vorübergehend durch Korvettenkapitän Smidt ersetzt. Anfang März trat Z 27 zur Flottille, der allerdings noch sein Ausbildungsprogramm absolvieren musste. Am 19. März, als nach Pönitz' Ansicht der Ausbildungsstand noch lange nicht akzeptabel war, erhielt die 8. Flottille Befehl, sofort von Gotenhafen nach Kiel zu gehen und auf dem Marsch nach Westen alle Waffen einschliesslich Wasserbomben, aber ohne die Mineneinrichtung, einsatzbereit zu machen. In Kiel wurden letzte Mängel behoben und der volle Kriegsvorrat an Munition und Vorräten übernommen, dazu Seekarten von Bergen, Stavanger und Kristiansand, so dass es kaum Zweifel gab, wohin die Flottille gehen sollte. Sie sollte den Schweren Kreuzer «Hipper», der von Brest aus im Atlantik operiert hatte, nach Hause geleiten.

Die beiden Zerstörer verliessen am Morgen des 21. März Kiel. Das Wetter war schlecht, und in der Deutschen Bucht peitschten Winde mit Stärke 6 bis 7 die See auf; Brecher jagten über die Backs der Zerstörer, die vorderen Geschütze waren nicht zu verwenden, und die Radargeräte wurden beschädigt. Zeitweise wurde die Fahrt auf 12 Knoten herabgesetzt, und in den Frühstunden des 22. vor Esbjerg war der Nordweststurm auf Stärke 8 angewachsen, als Pönitz beschloss, unter der dänischen Küste Schutz zu suchen. Z 23 hatte einen Kutter verloren, Bereitschaftsmunition und Wasserbomben waren über Bord gegangen, ein Torpedokran war beschädigt, und das Oberdeck hatte Risse; auf Z 24 war der Kreiselkompass ausgefallen, und zwei Abteilungen machten Wasser. Schliesslich erreichten die Zerstörer sicher Kristiansand, und am Abend des 24. trafen sie in Bergen ein. Zwei

Tage später liefen beide Zerstörer mit «Hipper» wieder aus und geleiteten den Schwere Kreuzer bis Anholt, ehe sie nach Bergen zurückbeordert wurden, um für die ebenfalls heimkehrende «Admiral Scheer» Sicherung zu fahren. Dabei half ihnen das Torpedoboot «Iltis».

Während auf den beiden Zerstörern die Seeschäden repariert wurden, gab es eine lebhafte Diskussion zwischen dem Flottillenchef Pönitz, dem FdZ und dem Flottenchef über den Anteil der Zerstörer an der Operation. Pönitz hielt den Einsatz von Schiffen mit nicht voll ausgebildeten Besatzungen bei solchen Operationen für Leichtsinns, und nur die Tatsache, dass die Engländer die Verbände nicht entdeckt hatten, hatte eine grössere Katastrophe verhindert. Admiral Carls war anderer Meinung; er wies mit Recht darauf hin, dass die grossen Schiffe sehr wichtig waren, und dass sich angesichts der Knappheit an Zerstörern der Flottillenchef entsprechend hätte verhalten müssen.

Das andere grosse Diskussionsthema war die Seetüchtigkeit der neuen Zerstörer. Offensichtlich waren die erhofften Verbesserungen gegenüber den Typen 34 und 36 nicht voll eingetreten, und die neuen Zerstörer waren vorn immer noch zu nass. Es war zu befürchten, dass ohne tiefgreifende Änderungen am Vorschiff die Zerstörer bei schlechtem Wetter nach wie vor behindert waren; weiterhin war aufgefallen, dass die schlechte Seefähigkeit schon vor dem Einbau der 15 cm-Doppeltürme auf der Back offen zutage trat.

Die Flottille ging zur weiteren Ausbildung wieder in die Ostsee. Diese dauerte bis Juni 1941, als Z 23 und Z 24 zur 6. Flottille nach Frankreich beordert wurden. Im Mai war Z 27 in der Danziger Bucht mit U 652 kollidiert, wobei beide Schiffe beschädigt wurden. Die Schrauben und die Steuerbord-Schraubenwelle des Zerstörers waren kaputt, so dass das Schiff nach Bremen in die Bauwerft gehen musste; diese Gelegenheit wurde genutzt, um in die Ölzellen Heizschlangen einzubauen. Z 25 wurde im Juni nach Norwegen beordert, lief aber im Hagesund auf Grund und ging zur Reparatur nach Deutschland zurück. Bis September 1941 waren Z 26 und Z 27 entweder in der Werft oder in der Ausbildung in der Ostsee. In der letzten Septemberwoche wurde die Flottille mit Z 25, Z 26 und Z 27 der Baltenflotte zugeteilt, zu der auch «Tirpitz», «Admiral Scheer», «Köln» und «Nürnberg» sowie vier Boote der 2. Torpedobootsflottille gehörten. Dieser starke Verband war zusammengezogen worden, um die sowjetische Baltische Flotte in Leningrad einzuschliessen, falls diese versuchen sollte, beim Einmarsch der Deutschen auszubrechen. Dieser Versuch wurde jedoch nicht unternommen, und nach viertägigem Kreuzen im Gebiet der Ålandsinseln und kurzem Ankern im Föglöfjord kehrte der Verband nach Gotenhafen zurück.

Im Oktober erhielt die 8. Flottille vom Flottenkommando Befehl, Z 23 und Z 27 bis zum 1. November voll kriegsbereit zu haben und sich auf die Verlegung nach Norwegen vorzubereiten. Die Marinegruppe Nord befahl Z 23, Z 24 und Z 26, am 2. November mit «Jacobi» nach Norwegen auszulaufen; Z 25 und Z 27 lagen in der Werft. Z 26 entwickelte jedoch einen Defekt in den Kesselgebläsen, «Jacobi» hatte in zwei Kesselräumen Kesselrohrrisse, und Z 24 hatte einen Schaden am Steuerbord achteren Manövrierventil; der Befehl wurde widerrufen,

und die Zerstörer gingen nach Swinemünde. Ein zweiter Auslaufversuch am 9. wurnur zum Teil erfolgreich, da auf «Jacobi» eine Leine in die Schraube geriet. Da in Kristiansand kein Dock war, das für die Zerstörer gross genug war, musste «Jacobi» nach Kiel zurückkehren, womit Pönitz nur noch Z 24 und Z 26 bei sich hatte. Seine Hauptsorge war die Verfügbarkeit von Torpedos im Nordraum, denn er wollte seine Schiffe offensiv gegen Ziele einsetzen, die Torpedos wert waren, und er schätzte seinen Bedarf auf 50 bis 60.

Der Marsch nach Norden litt wieder sehr unter dem Wetter; in schweren achterlichen Seen gierten die Schiffe entsetzlich. Gerät und Wasserbomben wurden losgerissen, und der Aufenthalt auf dem Oberdeck wurde äusserst gefährlich. Auf Z 24 wurde ein Mann schwer verletzt; er starb später; auf Z 26 ging einer über Bord. Von Bergen ab fuhren die Zerstörer durch die inneren Schären, passierten Alesund und liefen am 17. in Trondheim ein. Der Hafen war von einem schweren Feuer in einem Wehrmachtsdepot in Rauch gehüllt. Am folgenden Tag gab der kommandierende Admiral Norwegen, Generaladmiral Boehm, der Flottille Befehl, nach Tromsö zu gehen und sich dem Admiral Polarküste, Konteradmiral Nordmann, zu unterstellen.

Ehe die Zerstörer wieder ausliefen, wurde die Torpedofrage noch einmal diskutiert, diesmal mit dem Torpedooftizier in Trondheim, Fregattenkapitän Benfer. Pönitz erfuhr mit einiger Betroffenheit, dass zwar in Bergen 22, in Trondheim 24 und in Narvik 19 Torpedos lagen; einziges Transportmittel waren jedoch zwei kleine norwegische Motorsegler, von denen der eine, «Harriet», ein Funkgerät besass, der andere, «Ingeborg II», jedoch nicht. Keiner konnte im Winter wegen der Vereisung nördlich von Narvik operieren; als Notmassnahme wurde beschlossen, die in Trondheim liegenden Torpedos nach Narvik zu transportieren, wo dann das Torpedolager voll aufgefüllt sein würde, und dass weiterer Nachschub in Deutschland angefordert werden sollte; in der Zwischenzeit sollte örtlich ein geeignetes Schiff gefunden werden, das mit Kompressoren und Lagermöglichkeiten für 50 bis 60 Torpedos ausgerüstet werden würde.

Auf dem Weg nach Norden liefen die Zerstörer kurz in Narvik ein, um den Besatzungen das Schlachtfeld von 1940 zu zeigen und einen kurzen Gedenkgottesdienst abzuhalten; dann ging es weiter nach Tromsö. Hier waren die ersten Anzeichen von Feindeinwirkung zu sehen. Der norwegische Frachter «Vesco» war vor Kurzem von dem von Poljarnoje in Nordrussland aus operierenden britischen U-Boot «Sealion» torpediert und versenkt worden. In Tromsö entwickelten sich auf Z 26 Probleme mit der Schmierung der Steuerbord-Niederdruckturbine, wobei der Turbinenläufer zu Bruch ging. Die notwendigen Reparaturen erzwangen eine Pause; unterdessen begannen im Süden drei weitere Schiffe der Flottille, Z 23, Z 25 und Z 27, mit dem langen Marsch nach Norden.

Unterdessen machten sich Admiral Boehm, Konteradmiral Nordmann und Kapitän zur See Pönitz Gedanken, mit welchen Aufgaben man die 8. Flottille betrauen konnte. Immerhin standen bisher erst zwei Schiffe zur Verfügung. Den Offizieren war klar, dass mit nur zwei Zerstörern grössere Operationen überhaupt nicht durchführbar waren; Pönitz hielt die Entschei-

dung, nur zwei Schiffe vorzuschicken, ohnehin für übereilt. Wichtiger noch war, dass der Admiral sich ernsthaft Sorgen um die Kriegsbereitschaft der Flottille machte. Z 23 und Z 24 hatten nur kurze Kampferfahrung, Z 25 und Z 26 überhaupt keine, und Z 27 hatte nur eine Woche lang Übungsfahrten gemacht. Zusammen mit dem dauernden Personalwechsel, der die Zerstörer plagte, bedeutete dies, dass die Flottille zunächst nur im Geleitsdienst eingesetzt werden konnten, eine Aufgabe, für die die Schiffe eigentlich zu gross und schnell waren, wenn sie auch wertvolle Übungsmöglichkeiten bot.

Z 23, Z 24, Z 25 und Z 27 verliessen am 10. Dezember als Geleitschutz des Begleitschiffs «Tanga» Tromsö; jeder Zerstörer ausser Z 24 trug 50 Minen. Die Kälte des Polarwinters behinderte die Fahrt sehr; Schneetreiben blockierte zunächst völlig das Einlaufen in Kirkenes, aber schliesslich besserte sich das Wetter ein wenig, und der Minensucher M 30 geleitete den kleinen Verband in seinen neuen Stützpunkt, wo die Zerstörer ihre Minen an den Frachter «La France» abgaben. Vier Tage später lief die Flottille zu ihrem ersten Einsatz in der Arktis aus. Die Operation «Zange» war ein Vorstoss an die Murmanküste. Z 26 hatte wieder Maschinenstörung, diesmal durch Ausfall der Schmierung an der Backbord-Hochdruckturbine, und musste Zurückbleiben. Pönitz stieg mit seinem Stab auf Z 25 um, hauptsächlich, weil dieser der einzige der vier Zerstörer war, dessen Radar noch funktionierte.

Die Flottille steuerte mit Ostkurs einen Punkt 100 Seemeilen nördlich von Kanin Nos an, drehte dann auf Südkurs, bildete einen Aufklärungstreifen und steuerte Kanin Nos an, ohne etwas zu sichten. Dann begann Pönitz mit der zweiten Phase der Operation, indem er in erneut geänderter Formation auf die Küste und Murmansk zulief. Plötzlich kamen vor Kap Bol Grodzki im Nebel zwei Schatten in Sicht und wurden vom Radar in 240° in einer Entfernung von 37.500 m bestätigt, die sich an der Steuerbordseite schnell achteraus bewegten. In der schlechten Sicht des frühen Abends identifizierte die deutsche Flottille die beiden Schatten als russische Zerstörer, in Wirklichkeit handelte es sich jedoch um die britischen Minensucher «Speedy» und «Hazard» (840 Tonnen, zwei 10,2 cm-Geschütze). Feuererlaubnis wurde um 17.32 Uhr gegeben, und zwei Minuten später schoss Z 25 drei Torpedos (von denen aber nur einer lief) und Z 27 acht (von denen nur der achtere Vierfächer lief). Das Artillerieduell dauerte nur 15 Minuten; die Ziele kamen in der Finsternis dauernd in und ausser Sicht, und trotz grosszügigen Munitionsverbrauchs wurde nur «Speedy» von den Zerstörern getroffen; beide Feindschiffe entkamen. Daraufhin brachen die Deutschen die Unternehmung ab und liefen nach Kirkenes zurück. Diese erste Operation war kaum als Erfolg zu bezeichnen, und die Seekriegsleitung hatte einiges zu kritisieren. Pönitz vertrat die Ansicht, dass Z 27 nicht eine volle Torpedoausrüstung hätte verschiessen dürfen. Der Admiral war anderer Meinung mit der Begründung, die Zerstörer hätten das Überraschungsmoment ausnutzen müssen. Es ist zu bemerken, dass auch Z 27 einer der Zerstörer war, dessen Torpedooffizier zur U-Boot-Waffe abkommandiert und durch einen Neuling ersetzt worden war. Die Flottille wurde auch kritisiert, weil sie keine Leuchtgranaten geschossen, die Operation abgebrochen und zu viel

Treibstoff verbraucht hatte; es wurde jedoch auch anerkannt, dass dies der erste Einsatz einer neuen und erst teilweise ausgebildeten Flottille in einem neuen Operationsgebiet gewesen war. Die technischen Probleme mit den Radargeräten und Funkanlagen waren nicht gerade hilfreich gewesen, und der Ausfall des Führerbootes (Z 26) hatte die Lage weiter erschwert. Der Krieg würde jedoch noch einige Zeit dauern, und die Flottille erhoffte sich für 1942 bessere Erfolge.

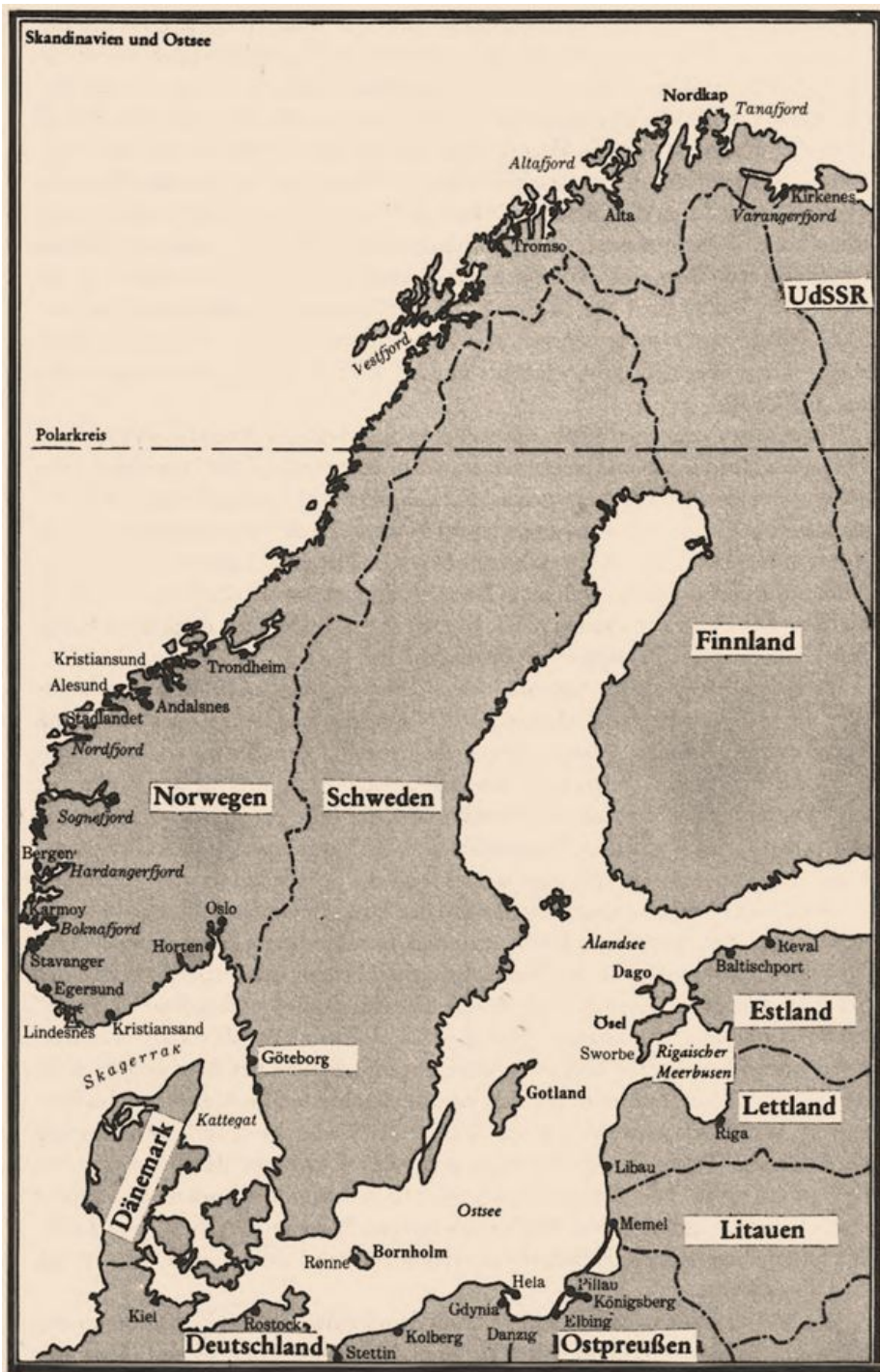
10 Abenteuer in der Arktis

JANUAR BIS DEZEMBER 1942

Die 8. Zerstörerflottille blieb Anfang 1942 in Nordnorwegen und bestand zu diesem Zeitpunkt nur aus vier einsatzbereiten Schiffen; Z 26 hatte noch immer Schwierigkeiten mit seiner Backbordturbine. Dann traten auch bei Z 27 Schäden an den Schraubenwellen auf, die teilweise darauf zurückzuführen waren, dass die Wellenlager anstatt aus dem üblicheren Weissmetall zur Rohstoffeinsparung aus Kunststoff bestanden. Infolgedessen musste die für die erste Januarwoche geplante Minenoperation in verkleinertem Massstab durchgeführt werden. Z 24 und Z 23 wurden zum Minenlegen eingeteilt, Z 25 war Sicherungsboot. Starke Kälte bis -12° verzögerten das Auslaufen, bis es etwas wärmer wurde, und die drei Schiffe liefen am 13. Januar aus Kirkenes aus. Dieser Vorstoss unter dem Tarnnamen «Küssel 1 «/»Zauber» bestand aus zwei Einzeloperationen. Zuerst sollten vor dem Vorland von Katschkowski Minen gelegt werden, und danach sollten die Zerstörer entlang der Murmanküste vorstossen. Die Minen wurden ohne besondere Ereignisse gelegt, wobei Z 23 und Z 24 je 50 EMC-Minen legten, aber die Operation «Zauber» wurde abgeblasen, weil der Flottillenchef der Ansicht war, sie würde die Wirksamkeit des Minenfeldes gefährden. Für diese Entscheidung musste er sich später vor Konteradmiral Nordmann verantworten.

Z 26 war unterdessen zur Reparatur und Überholung in die Heimat gegangen, geleitet von Z 27, und am 29. folgte der Rest der Flottille, die damit vom arktischen Kriegsschauplatz abgezogen wurde. Z 24 ging ebenfalls in die Werft, und Z 25 nahm am Unternehmen «Cerberus» teil. Ende März kehrte die Flottille nach Nordnorwegen zurück (Pönitz hatte damit erst Mitte Mai gerechnet); Z 24, Z 25 und Z 26 liefen am 27. in Kirkenes ein.

Im Jahre 1942 wurde Norwegen zu Hitlers «Schicksalszone», und erstmals verlegte die Kriegsmarine ihre grossen Einheiten in die tiefen, geschützten norwegischen Fjorde. Das erste grosse Schiff, das nach Norwegen ging, war die «Tirpitz». Admiral Raeder und die Seekriegsleitung wollten nach wie vor Schlachtschiffe zum Handelskrieg in den Atlantik schicken, aber Hitler, noch immer erschüttert über den Untergang der «Bismarck», weigerte sich, diese Pläne auch nur weiter zu diskutieren; stattdessen wurde vorgeschlagen, die «Tirpitz» zum Angriff auf die alliierten Konvois nach Nordrussland nach Norwegen zu verlegen, ein Plan, dem Hitler bereitwillig zustimmte.



«Tirpitz» (Kapitän zur See Topp) hatte seit ihrer Indienststellung am 25. Februar 1941 in der Ostsee umfangreiche Versuchs- und Ausbildungsfahrten absolviert. Es wurde schon erwähnt, dass die Kriegsmarine selbst im Krieg noch die umfangreichen Ausbildungsprogramme der Friedenszeit aufrechterhielt. Der Kampf zwischen der gerade erst in Dienst gestellten «Prince of Wales» und der «Bismarck» verdeutlicht die unterschiedlichen Auffassungen der beiden Marinen. «Tirpitz» ging durch die Ostsee nach Kiel und von dort durch den Nord-Ostsee-Kanal nach Wilhelmshaven. Die Seekriegsleitung wollte nicht riskieren, dass das Schiff wie die «Bismarck» vor der schwedischen Küste gesichtet würde. In der Deutschen Bucht stieß eine Eskorte von vier Zerstörern unter dem Chef der 5. Flottille, Kapitän zu See Berger, auf «Beitzen» zur «Tirpitz». Die anderen Zerstörer waren «Heinemann», «Jacobi» und «Z 29»; die beiden ersteren gehörten zur 6. Flottille.

Unter dem Tarnnamen «Polarnacht» liefen die Schiffe am Abend des 14. Januar 1942 nach Norden aus und erreichten am 17. ohne Zwischenfälle Trondheim. Am 15. wurden zwei Fahrzeuge gesichtet, die sich bei einer Untersuchung durch Z 25 als harmlose Fischerboote erwiesen. In der Nacht nach der Ankunft lagen die Zerstörer in Hopplaelven im Trondheimfjord an der Pier, aber früh am nächsten Tag mussten sie zurückfahren, weil sie in Brest für die Operation «Cerberus» benötigt wurden. Die Fahrt nach Süden hatte, wie schon geschildert, im Englischen Kanal den Untergang des Zerstörers «Heinemann» zur Folge.

Nach dem erfolgreichen Abschluss von «Cerberus» wurden die Zerstörer benötigt, um weitere schwere Einheiten nach Norwegen zu geleiten, diesmal «Prinz Eugen» und «Admiral Scheer». Diese Aufgabe fiel an «Beitzen» (Führerboot 5. Flottille), «Jacobi», «Ihn», «Schoemann» und Z 25, und in der Frühe des 21. Februar lief der Verband mit Nordkurs aus der Elbe aus. Die britische Admiralität hatte jedoch von dem Unternehmen Wind bekommen, und Aufklärungsflugzeuge waren unterwegs. Eins davon fand die Schiffe am späten Vormittag, woraufhin der Verband kehrt machte, um den zu erwartenden Luftangriffen auszuweichen. Am Abend, als das Wetter sich verschlechterte, ging er wieder auf Nordkurs. In der dunklen, wolkenverhangenen Nacht, mit Ostsüdoststurm mit Stärke 8, hatten die Zerstörer erhebliche Schwierigkeiten und rollten bis zu 35° nach jeder Seite. «Schoemann» rollte so stark, dass seine Backbord 3,7 cm-Plattform unter Wasser geriet und zwei Besatzungsmitglieder über Bord gespült wurden. Zwei Wasserbomben rissen sich los und detonierten im Kielwasser des Zerstörers, und durch schwere Seen wurde einer der Werfer beschädigt. Am Morgen des folgenden Tages, des 22. Februars, fanden zwei britische Bomber die Schiffe und griffen sie an. Fünf Bomben fielen nur 150 m Steuerbord voraus von «Schoemann»; Treffer gab es keine. Nach einer kurzen Pause in Bergen zwecks Treibstoffübernahme fuhren die Schiffe am gleichen Abend weiter nach Norden mit Ziel Trondheim.

Das Wetter blieb weiterhin schlecht, mit dem Erfolg, dass die Zerstörer mit den Schweren Kreuzern nicht mithalten konnten. «Beitzen», «Jacobi» und «Ihn» verloren den Anschluss und kehrten nach Bergen zurück, so dass nur «Schoemann» und Z 25

bei den grossen Schiffen verblieben. Um 7.03 Uhr am 23., als gerade die Morgendämmerung anbrach, ereignete sich plötzlich etwa 40 m Backbord voraus von «Schoemann» eine schwere Explosion. Auf dem Zerstörer hielt man sie zunächst für einen Bombeneinschlag und änderte den Kurs nach Steuerbord, um der in sich zusammenfallenden Wassersäule auszuweichen; 400 m weiter an Steuerbord alarmierte die Druckwelle die Brückenwache auf «Prinz Eugen», die, da das Wasser für Minen zu tief war, zunächst an eine über Bord gegangene Wasserbombe glaubte. Zwei Minuten später löste sich das Rätsel, als ein Torpedo das Heck des Kreuzers traf und das Ruder abbriss, aber glücklicherweise die Schrauben unbeschädigt liess. Der Kreuzer stoppte, in eine Dampfwolke gehüllt; sein Heck hing herab, während die Zerstörer sich auf die Suche nach dem U-Boot machten. Die Torpedos stammten von H.M.S. «Trident», das seine Aufgaben in der Arktis an zwei Boote der S-Klasse abgetreten hatte und nun weiter südlich auf Beute lauerte. Das Boot wurde bei dem Gegenangriff der Zerstörer nicht beschädigt und konnte sich zurückziehen, als die Zerstörer zu dem angeschlagenen Kreuzer zurückliefen. Von den Zerstörern geleitet, traf «Prinz Eugen» am 23. kurz vor Mitternacht in Trondheim ein. Sofort begannen die Reparaturen durch das Werkstattschiff «Huascarán», aber sie dauerten bis Mai.

SUCHE NACH EINEM GELEITZUG

Selbst ohne «Prinz Eugen» besass die Kriegsmarine nunmehr in Mittelnorwegen einen brauchbaren Kampfverband, um die Geleitwege nach Russland, deren Bedeutung deutscherseits inzwischen klar geworden war, anzugreifen. «Tirpitz» und «Scheer» konnten zur Sicherung auf fünf Zerstörer, nämlich «Beitzen» und «Ihn» von der 5. sowie «Jacobi» und «Schoemann» von der 6. Flottille zurückgreifen; zusätzlich gehörte vorübergehend Z 25, der normalerweise der 8. Flottille zugeteilt war, zur 5. Stützpunkt der Zerstörer in Trondheim waren die Piers in Hoppla-Elven; hier sollten sie später untätig liegen, mit abgedeckten Geschützen, deren Abdeckplanen durch das eisige Wetter wochenlang steif gefroren waren. Im Augenblick war jedoch allerhand los.

Die erste Operation auf die russischen Konvois ging gegen PQ 12, dessen 16 Schiffe Island am 1. März verlassen hatten. Nach Aufklärungsmeldungen der Luftwaffe ging «Tirpitz» mit vier Zerstörern, «Jacobi», «Schoemann», «Ihn» und Z 26 sowie zwei Torpedoboote, T 5 und T 12, am frühen Nachmittag des 6. in See, aber bei der Fahrt durch Frohavet traten auf «Ihn» Schäden im Kesselraum 2 auf, die seine Geschwindigkeit zeitweilig auf 21 Knoten herabsetzten; der Schaden konnte später behoben werden. Die Zerstörer und Torpedoboote bildeten einen Schirm um «Tirpitz», voran «Jacobi», «Schoemann» und Z 25 an Backbord, «Ihn» und T 5 an Steuerbord, und T 12 achtern. Es wehte leicht aus Süden, die See war ruhig und die Sicht sehr gut. Über dem Verband stand ein Luftschild auf Bf 109, Ju 88 und BV 138, und während des Nachmittags ging

eine weitere Aufklärungsmeldung mit Einzelheiten über den Geleitzug und seine schwache Sicherung ein.

Am Abend um 20.10 Uhr stand der Verband querab der Insel Vikna, und «Jacobi», T 5 und T 12 erhielten Order, nach Trondheim zurückzugehen. Z 25 ging auf Position Steuerbord voraus von «Tirpitz», «Ihn» lief an der Spitze, und «Schoemann» gegenüber von Z 25. Während der Nacht wurde das Wetter schlechter und Dünung kam auf. Schwere Seen liefen über die Zerstörer und machten den Besatzungen das Leben schwer, und am nächsten Morgen, als die Schiffe nordwestlich der Lofoten standen, zertrümmerten die Wellen auf «Ihn» die Brückenfenster, beschädigten den Schutzschild und verklemmten den Drehkranz des 1. Geschützes und verursachten Kurzschlüsse in den Signalscheinwerfern.

Admiral Ciliax befahl seinen drei Zerstörern, einen Aufklärungsstreifen zu bilden und bis zum Abend mit 25 Knoten 345° zu steuern und danach wieder zu ihm zu stossen; unterdessen sollte «Tirpitz» nach Nordwesten laufen und dann auf Ostkurs drehen, um den Geleitzug aufzustöbern. Kapitän zur See Schulze-Hinrichs, der Chef der 6. Flottille, war mit den Wetterbedingungen nicht sehr glücklich und signalisierte zurück, dass die befohlene Aufklärungslinie bei dem herrschenden Seegang kaum beizubehalten sein würde. «Tirpitz» gab daraufhin einen neuen Treffpunkt, änderte um 10.20 Kurs auf Nordwesten und verschwand im Dunst, während die Zerstörer auf ihren Suchkurs gingen. Der Sturm aus Norden nahm allmählich an Stärke ab, aber aus Nordosten lief eine ziemlich hohe Dünung, und es war bedeckt und bitter kalt, mit Schneetreiben und schlechter Sicht. Glücklicherweise besserte sich das Wetter bis zum Nachmittag, und um 16.15 Uhr meldete Z 25 «Rauchfahne in 350° ». Die Zerstörer änderten Kurs auf die Rauchwolke, die sich als ein in Ballast nach Island laufender russischer Frachter entpuppte. Es war der 2'815 BRT grosse Dampfer «Ijora», ein Nachzügler des zurücklaufenden Geleitzuges QP 8. «Ihn» befahl ihm, beizudrehen und nicht zu funken, und verlieh dieser Forderung Nachdruck durch einen Schuss vor den Bug aus einer 3,7 cm-Kanone. Die Besatzung der «Ijora» besetzte das Heckgeschütz und richtete es auf «Ihn»; gleichzeitig funkte sie «RR angegriffen, angegriffen, Ijora' angegriffen RRRR, $72^\circ 35' N$ $10^\circ 50' 0$, Ijora'». Auf den Zerstörern wurde der Spruch mitgehört und daraufhin das Feuer eröffnet; der Frachter wurde im Laderaum und auf der Brücke getroffen und in Brand geschossen; die zwei Schuss, die die «Ijora» noch abfeuern konnte, fielen zu kurz. Nach wenigen Minuten befahl Berger «Feuer einstellen», nachdem «Ihn» 43 Schuss 12,7 cm und 82 Schuss 3,7 cm-Munition verschossen hatte. Z 25 hatte kaum einen Schuss abgegeben.

Trotz der Brände sank der russische Dampfer nur langsam, und um die Sache etwas zu beschleunigen, schoss «Ihn» aus ziemlich ungünstiger Position einen Torpedo, der Amok lief, drehte und nur 10 m hinter dem Heck des Zerstörers vorbeilief. «Schoemann» hatte mit seinem Torpedo auch kein Glück und erhielt Order, den Frachter durch Artilleriefeuer und eine neben die Bordwand geworfene Wasserbombe zu versenken. Zwei Minuten nach dem Untergang des brennenden Frachters kam «Tirpitz» in Sicht

und vereinigte sich wieder mit den Zerstörern, die nun unter Brennstoffknappheit litten, am stärksten «Ihn». Am Abend wurde «Ihn» zur Beölung aus dem Tanker «Pegalos» nach Harstad detachiert. «Tirpitz» versuchte während der Nacht, die beiden Zerstörer zu beölen, aber schwere Seen und Vereisung machten dies unmöglich, und «Schoemann» und Z 25 mussten nach Tromsø gehen. Das Schlachtschiff suchte weiter nach dem Geleitzug, während die drei Zerstörer Treibstoff übernahmen, aber nur «Ihn» gelang es am 9. um 7.45 Uhr, wieder zur «Tirpitz» zu stossen. Der Zerstörer ging vor «Tirpitz» auf Station und fuhr U-Boot-Sicherung. Am späten Vormittag stand der Zerstörer gerade an Backbord vor dem Schlachtschiff, als zwei Flugzeuge in Sicht kamen. Während «Tirpitz» auf Ostkurs ging und die Fahrt erhöhte, wurde eine Arado 196 katalpultiert. Die See war rauh und der Zerstörer nahm Wasser über, das sofort gefror und die Geschützbedienungen sehr behinderte. Es wehte kräftig aus Nordosten, und in etwa 600 m Höhe hing eine geschlossene Wolkendecke, unter der die Sicht allerdings gut war.

Um 10.20 Uhr wurden backbord achteraus fünf Albacores gesichtet, die zum Torpedoangriff anfliegen. «Tirpitz» erwiderte zunächst mit ihrer schweren Flak, dann auch mit den leichten Rohren. Die Flugzeuge griffen von beiden Seiten an und konzentrierten sich klar auf das Schlachtschiff, aber zwei Torpedos fielen so nahe an der Steuerbordseite von «Ihn», dass der Zerstörer mit hart Steuerbordruder ausweichen musste, wobei die Torpedos knapp unter dem Heck des Schiffs durchliefen. Das dritte und vierte 2 cm-Geschütz von «Ihn» schoss einen Angreifer ab, der in 800 m Entfernung an Steuerbord in die See stürzte. Auch «Tirpitz» konnte durch Hartruderlegen allen Torpedos ausweichen und verschoss über 4'500 Schuss Flakmunition, dazu zwei 38 cm-Breitseiten. «Ihn» war wegen der dauernden Kurswechsel nicht in der Lage gewesen, seine 12,7 cm-Geschütze zum Sperrfeuer einzusetzen. Zwei Stunden später waren die Schiffe sicher im Westfjord eingetroffen, wo sie sich wieder mit «Schoemann» und Z 25 vereinigten.

EIN HINTERLISTIGER TORPEDO

Die nächste grössere Aktion fand weiter nördlich, im Eismeer, statt. Am Nachmittag des 28. März lichtete die 8. Flottille (Z 26, Z 25 und Z 24) unter Kapitän zur See Pönitz im Varangerfjord die Anker zu einem Vorstoss gegen den Geleitzug PQ 13, den eine BV 138 der 2. Staffel der Seefliegergruppe 406 am Tag zuvor gesichtet hatte. Die Torpedos wurden auf eine Lauftiefe von 3 m eingestellt, und dann führte der Flottillenchef seine Schiffe hinaus in die Barentssee, östlich von Vardö erhöhte die Flottille die Fahrt und ging fast genau auf Nordkurs. Später ging man mehr auf Nordostkurs, um den Konvoi zu finden, aber ab 22.00 Uhr wurde wieder Nordkurs gesteuert. Das Wetter war freundlich gesonnen; es wehte leicht von Westnordwest, und die See war ruhig; der Himmel war klar, und abgesehen von gelegentlichen Schneeböen war die Sicht gut, aber es war sehr kalt, und auf den Geschützen, Antennendrähten und Oberdecks bildete sich eine gefährliche Eisschicht. Nach Eingang eines Funkspruchs des Admirals Nordmeer über die Position des Konvois wurden die Besatzungen kurz vor Mitternacht auf die

Gefechtsstationen befohlen. Der erste Kontakt mit dem Geleitzug oder einem Teil davon kam um 23.38 Uhr, als an Steuerbord voraus ein Licht gesichtet wurde. Die Zerstörer liefen darauf zu, um die Sache zu klären, und fanden mehrere Rettungsboote des Frachters «Empire Ranger», der drei Stunden zuvor bei einem Luftangriff gesunken war. 61 Seeleute wurden gerettet. Sie waren zweifellos dankbar für ihre Rettung aus der bitter kalten Polarnacht, aber in dieser Dankbarkeit gaben sie mehr Einzelheiten über den Konvoi, als für ihn gut war.

Mit diesen Informationen führte Pönitz seine Flottille nach Nordwesten und liess seine Aufklärungsstreifen bilden. In den Frühstunden des 29. fiel auf Z 24 das Radargerät aus, so dass nur das Führerboot noch ein einsatzbereites Gerät hatte. Dies behinderte den deutschen Vorstoss ein wenig, aber um 1.43 wurde ein Dampfer gesichtet, der sich als der sowjetische Frachter «Bateau» (4'687 BRT) entpuppte, ein Nachzügler des Konvois. Z 26 eröffnete das Feuer und erledigte den Frachter dann mit einem Torpedo, der mittschiffs traf. Der Frachter sank nach 5 Minuten, während Z 25 und Z 26 nach Überlebenden suchten; nur sieben wurden gefunden. Z 24 beteiligte sich nicht an dieser Versenkung. Nach Abschluss der Rettungsaktion suchten die Zerstörer weiter nach dem Geleitzug.

Inzwischen mehrten sich die Zeichen, dass sich das Wetter verschlechterte: der Wind hatte auf Nordost gedreht, die Schneeschauer hatten an Häufigkeit zugenommen, und die Sicht wechselte stark. Unter diesen Umständen war der Ausfall eines Radargeräts ein echter Nachteil. Drei Stunden lang dampfte die Flottille erfolglos nach Norden, bis eine Positionsmeldung von einem U-Boot einging. Diese lag nordwestlich von der der Zerstörer und klärte die Lage ein wenig. Wieder änderte Pönitz den Kurs, diesmal nach Westen, womit der Sturm nun von achtern kam und die Schiffe stark gierten; dichtes Schneetreiben machte die Situation noch ungemütlicher.

Die Eskorte des Geleitzugs bestand aus zwei britischen («Oribi» und «Eclipse») und zwei sowjetischen Zerstörern («Sokrushitelny» und «Gremyashchi») und dem Trawler «Paynter». Diese geleiteten acht Frachter, die in drei Kolonnen dampften; drei Seemeilen an Steuerbord voraus standen der Leichte Kreuzer «Trinidad» mit dem Zerstörer «Fury» im Kielwasser, die mit 20 Knoten Zickzackkurse liefen. Kurz vor Mitternacht am 28. hatte der Kommandant des Kreuzers vom britischen Befehlshaber Nordrussland eine Meldung erhalten, die auf die Sichtmeldung eines sowjetischen U-Bootes zurückging, dass ein Zerstörerangriff zu erwarten war, und der Kreuzer suchte die See mit seinen Radargeräten ab, während die Besatzung in erhöhter Bereitschaft stand (d.h. die halbe Bewaffnung war besetzt).

Unterdessen hatte sich die 8. Flottille auf eine Position nördlich von dem Kreuzer, von dessen Anwesenheit sie nichts ahnte, vorangearbeitet. Etwa gegen 9.40 Uhr entdeckten sich beide Parteien gegenseitig mit ihren Radargeräten, nachdem die Sicht inzwischen nur noch zwei Seemeilen betrug. Der Kreuzer sichtete die Zerstörer um 9.50 Uhr, aber diese hatten ihn einige Minuten früher gesichtet, und Pönitz hatte um 9.46 Uhr Feuererlaubnis für Artillerie und Torpedos gegeben. Der Kreuzer trat 30° an Backbord voraus aus dem Dunst, als die Entfernung nur noch 3'200 m betrug. «Trinidad»

eröffnete mit ihren Türmen A und B das Feuer auf Z 26, als die deutschen Zerstörer das Feuer eröffneten und Torpedos losmachten. Die erste Salve des Kreuzers lag zu kurz; die deutsche Erwidderung lag deckend, aber schon die zweite Salve traf Z 26 schwer. Das zweite und dritte Geschütz fielen aus, Bereitschaftsmunition ging in Flammen auf, und der Backbord-Turbinenraum erhielt Treffer. Sofort brach zwischen dem achteren Schornstein und Mast ein starkes Feuer mit viel Rauch aus. Nach fünf Salven machte der Kreuzer Zielwechsel auf den zweiten Zerstörer in der Linie, Z 25, und belegte ihn mit drei Breitseiten und einer Salve aus den Türmen X und Y. Treffer wurden beobachtet, und die Backbord 10,5 cm-Batterie fiel ebenfalls ein, hatte aber Schwierigkeiten mit der Trefferbeobachtung. Das deutsche Artilleriefeuer war weniger wirkungsvoll. «Trinidad» wurde zweimal getroffen, achtern zwischen den Stationen 166 und 185, wo mehrere Kabinen zu Bruch gingen, und auf dem Backbord-Plattformdeck, wo das Büro des Admirals zertrümmert wurde und etwas Wasser einbrach.

Z 26 hatte seine noch vorhandenen sieben Torpedos abgefeuert; Z 25 hatte acht und Z 24 vier geschossen, und dann hatten die Zerstörer hart nach Steuerbord gedreht und sich nach Norden in eine Schneeböe abgesetzt. Z 24 hatte versucht, einen zweiten Vierfacher zu schießen, aber in der Hitze des Gefechts hatten die Rohrbesatzungen einen Fehler gemacht und einen nach Steuerbord gefeuert, woraufhin die zweite Salve ausfiel. «Trinidad» hatte den Torpedoangriff kommen gesehen und hatte nach Steuerbord in die Torpedolaufbahn hineingedreht. Einer war dicht an der Backbordseite vorbeigelaufen. Danach hatte der Kreuzer wieder auf Nordkurs gedreht, um dem Feind zu folgen. In dem wirbelnden Schnee und Nebel waren der Radar- und Sichtkontakt abgerissen, und Z 24 und Z 25 waren von Z 26 getrennt worden. Beschädigt, aber immer noch in der Lage, 26 Knoten zu laufen, hatte Z 26 weiter nach Steuerbord gedreht, um dem verheerenden Geschützfeuer der «Trinidad» zu entgehen; in dem feinen Schnee und der Gischt, die auf den Ferngläsern und Entfernungsmessern gefror, war ein Schiff mit Feuerleitradar deutlich überlegen. «Trinidad» bekam um 9.56 Uhr wieder Kontakt, erhöhte die Fahrt auf 30 Knoten, ging auf 3'100 m heran und änderte dann den Kurs, um hinter dem Heck des Zerstörers durchzulaufen. Zuerst sah man schwarzen Qualm, und dann das Schiff, von dem er kam. Die Türme A und B eröffneten erneut das Feuer und deckten den Zerstörer, der nicht zurückschoss, sofort mit neuen Treffern ein. Pönitz funkte an Z 24 und Z 25, dass sein Schiff schwer beschädigt war, aber die beiden hatten ihr schwer angeschlagenes Führerboot noch nicht wieder gefunden.

Die Besatzung von Z 26 war, ob absichtlich oder nicht, ist nicht mehr zu klären, schon beim Aussteigen, denn der Kreuzer passierte eine Reihe von toten und lebenden Männern in der eisigen See. Nach weiteren Treffern änderte Z 26 den Kurs nach Steuerbord und begann stark zu zacken, aber auch der britische Kreuzer drehte nach Steuerbord, um seiner Artillerie besseres Schussfeld zu geben, und näherte sich auf nur 1'800 m. Der Zerstörer erhielt weitere Treffer, einen an Backbord unter der Brücke und zwei achtern, und bei weiter sinkender Entfernung beteiligten sich auch die 10,2 cm-Flak und

die Pom-Pom des Kreuzers. Z 26 war nun klar zum Untergang verurteilt: seine Fahrt ging zurück, und er hatte Schlagseite nach Steuerbord; trotzig eröffnete sein erstes Geschütz das Feuer, als es freies Schussfeld hatte. Nach 24 Salven aus den Türmen A und B und 13 aus X und Y schoss «Trinidad» drei Torpedos, um dem beschädigten Schiff den Rest zu geben. Zwei kamen nicht aus den Rohren, aber der dritte erschien nach wenigen Minuten an Backbord voraus und lief genau auf den Kreuzer zu. Trotz sofortiger Rudermanöver war ein Ausweichen unmöglich, und der Torpedo traf zwischen den Stationen 71 und 79, verursachte starke Wassereinbrüche und eine Schlagseite von 17° und zwang «Trinidad», das Gefecht abzubrechen. Auf Z 26 war die Lage unterdessen verzweifelt. Das Schiff war immer noch manövrierunfähig, die Geschwindigkeit war jedoch stark herabgesetzt und alle Geschütze bis auf eines waren ausser Gefecht. Nachdem der Kreuzer sich zurückzog, schien es, als ob eine Chance bestand, zu entkommen. Dann kam an Backbord ein Zerstörer in Sicht. Man nahm an, es sei Z 24 oder Z 25 und gab Erkennungssignal «ZU». Es war jedoch der britische Zerstörer «Eclipse» (Interessanterweise wusste das britische Schiff, dass «ZU» das Rufzeichen von Z 26 war.), der vor dem Konvoi gestanden hatte, und den gewisse Vorahnungen auf den Kampfplatz gebracht hatten. Mit Hilfe seines Radargerätes fand er schnell Kontakt und lief heran.

Das Wetter war nun sehr schlecht, und die Gegner bekamen sich erst in Sicht, als die Entfernung nur noch 800 m betrug. «Eclipse» eröffnete aus ihren vorderen Geschützen das Feuer, während Z 26, der 15 Knoten lief, nach Steuerbord drehte, die Fahrt erhöhte und versuchte, unter dem Schutz eines Rauchschleiers nach Süden abzulaufen. Es entwickelte sich in der Finsternis ein laufendes Gefecht, wobei Z 26 das Feuer nur schwach erwiderte, aber wiederholt Treffer aller Kaliber erhielt. Es gelang, die Geschwindigkeit auf 25 Knoten zu erhöhen und «Eclipse» ein- oder zweimal abzuhängen, aber die Ölspur, die Z 26 inzwischen hinter sich herzog, brachte «Eclipse» immer wieder heran. Um 11.20 blieb Z 26 nach sechs weiteren Treffern schliesslich liegen. Sein Heck lag unter Wasser; mittschiffs war der Zerstörer in Rauch und Dampf gehüllt, und schwarzer Qualm quoll aus dem vorderen Schornstein. Z 26 hatte Schlagseite nach Backbord, die eisige See überspülte das Oberdeck, und das Schiff war erledigt.

«Eclipse» manövrierte heran, um ihm den Gnadenstoss zu geben, aber plötzlich hörte es auf zu schneien, die Sicht besserte sich dramatisch, und man sah Z 24 und Z 25, die ihrem Führerboot zur Hilfe eilten. Sie eröffneten auf 10.000 m ein sehr gut gezieltes Feuer auf «Eclipse», die abdrehte und in eine Schneeböe floh. Die deutschen Zerstörer folgten nicht, aber landeten zwei Treffer auf dem achteren Deckshaus des ablaufenden Engländers. Einer detonierte unter dem Turm X, setzte die Bereitschaftsmunition in Brand und verursachte Ausfälle unter der Geschützbedienung; zwei weitere Granaten landeten im Wasser unter der Spritzwasserleiste an Backbord, wo es einige Splitter-schäden gab. Z 24 feuerte seine letzten drei Torpedos, die aber ihr Ziel verfehlten.

Z 24 und Z 25 übernahmen dann Überlebende, während Korvettenkapitän Berger seiner Besatzung befahl, auszusteigen und das Schiff zu versenken.

88 Mann, darunter Berger und Pönitz, wurden gerettet; etwas später wurden weitere acht von U 376 (Marks) gerettet, aber 243 Seeleute gingen mit ihrem Schiff unter. Z 26 verschwand im eisigen Wasser der Barentssee, während ihre früheren Genossen nach Süden abliefen und am gleichen Abend in Kirkenes eintrafen. Z 26 war das erste Schiff des Typs 36A, das verloren ging.

ÄUSSERSTE ANSTRENGUNGEN

Ende März 1942 waren von der 5. Flottille nur «Ihn» und von der 6. «Schoemann» und «Jacobi» einsatzbereit und in Trondheim stationiert; alle übrigen noch existierenden Schiffe dieser Klasse lagen in der Werft. Bis Mai beendeten «Beitzen», «Riedel», «Lody», «Steinbrinck» und «Galster» ihre Überholungen und absolvierten in der Ostsee Probefahrten. In Norwegen war «Schoemann» als Ersatz für Z 26 zur Zerstörergruppe Eismeer nach Kirkenes verlegt worden. Das Schiff traf dort am 9. April ein, und sein Kommandant, Kapitän zur See Berger, übernahm das Kommando über den ganzen Verband.

Die erste Operation begann am 11. April, als «Schoemann», Z 24 und Z 25 einen Vorstoss gegen den Geleitzug PQ 14 unternahmen. Das Wetter war schlecht, mit den üblichen Schneeschauern und schlechter Sicht, und zwei Versuche der Zerstörer, den Feind aufzuspüren, schlugen fehl. Die Durchführung des Vorstosses rief einige Kritik sowohl des Admirals Nordmeer als auch von Admiral Carls, dem Befehlshaber der Marinegruppe Nord, hervor. Die höheren Befehlsstellen vertraten die Ansicht, dass die Operationsbefehle nicht ausreichend befolgt worden waren, und dass der Flottillenchef die Suche zu früh abgebrochen hatte. Es wurde zwar anerkannt, dass die Wetterbedingungen ungünstig waren, aber so ungünstig, dass der Vorstoss abgebrochen werden musste, waren sie nun auch wieder nicht. Insbesondere wurden die Suchformation kritisiert und die Tatsache, dass nicht versucht wurde, auf dem Rückmarsch Nachzügler oder beschädigte Handelsschiffe zu finden. Admiral Carls schrieb weiter: «Der Befehl des Admirals Nordmeer von 9.10 Uhr, weiter zu suchen, hob offensichtlich alle vorherigen Befehle und Absichten des Flottillenchefs auf und hätte so weit wie möglich ausgeführt werden müssen. Im Zweifelsfalle wäre es möglich gewesen, wegen der Wetterbedingungen neue Befehle anzufordern. Die Tatsachen zeigen, dass die Sicht am Nachmittag Luftaufklärung ermöglicht hätte und daher für die Zerstörer die Möglichkeit eines Erfolges gegeben war. Da der Chef der 5. Flottille keine weiteren Gründe angibt, stimme ich der Kritik des Admirals Nordmeer zu. Dass die Operation im Gegensatz zu den eindeutigen Absichten des Admirals Nordmeer geführt wurde, muss, wie dargelegt, zum Misserfolg geführt haben.» Carls befahl dem Admiral Nordmeer, Berger diese Kritik bei der nächsten Besprechung zur Kenntnis zu bringen.

Die nächsten Konvois, PQ 15 und QP 11, wurden dagegen entdeckt. U-Boote und Aufklärungsflugzeuge meldeten ihre Standorte, und zuerst griffen die U-Boote an. U 456 traf mit zwei Torpedos den Leichten Kreuzer «Edinburgh», der zur Eskorte von

QP 11 gehörte, und beschädigte ihn schwer. Am 30. April erhielten die drei Zerstörer, die gerade vor Renoy ankerten, Befehl, auszulaufen und den beschädigten Kreuzer anzugreifen, und um 23.30 Uhr liefen sie durch Eisberge und Treibeis in die Barentssee aus.

Am frühen Nachmittag des folgenden Tages wurde südwestlich der Bäreninsel an Steuerbord voraus ein Zerstörer gesichtet, der die deutschen Zerstörer mit dem Rufzeichen «AA» anblinkte. Dann kamen drei Dampfer und zwei weitere Zerstörer in Sicht, womit für die Deutschen klar war, dass sie einen der Konvois gefunden hatten. «Schoemann» identifizierte drei der Feindschiffe als Zerstörer der F- oder H-Klasse und den vierten als ähnlich der französischen «Bourrasque»-Klasse. Z 24 meldete die Anwesenheit eines Zerstörers mit drei Schornsteinen. In der Tat bestand die Eskorte des Konvois aus den Zerstörern «Bulldog», «Amazon», «Beagle» und «Beverley» sowie vier Korvetten und einem bewaffneten Fischdampfer. Das so schwer zu identifizierende Schiff war wahrscheinlich die früher amerikanische «Beverley». Bei den britischen Zerstörern war die Bewaffnung für Geleitaufgaben auf zwei 12 cm-Geschütze reduziert, und «Beverley» trug lediglich drei 10,2 cm-Geschütze. Damit war die Eskorte den deutschen Zerstörern artilleristisch erheblich unterlegen: die Deutschen trugen zusammen fünf 12,7 cm- und acht 15 cm-Geschütze.

Um 14.05 Uhr eröffnete «Schoemann» das Feuer auf eines der britischen Schiffe und beobachtete Treffer; der britische Zerstörer schoss Torpedos, die aber von «Schoemann»'s Horchgerät erfasst wurden, und denen ausgewichen werden konnte. Im Verlauf des Nachmittags versuchten die drei deutschen Schiffe sechsmal, an den Geleitzug heranzukommen, aber sie wurden jedes Mal von der hartnäckig Widerstand leistenden britischen Eskorte abgewehrt. Die Schussentfernungen betragen zwischen 9'000 und 14.000 m; beide Seiten schossen Torpedos, die teilweise an treibenden Eisschollen detonierten. Das Feuer wurde unregelmässig, als die britischen Schiffe nebelten; «Amazon» wurde schwer getroffen, blieb aber schwimmfähig. Torpedos von Z 24 und Z 25 trafen den sowjetischen Frachter «Tsiolkovski» (2'847 BRT), aber kein anderes Schiff des Konvois wurde beschädigt. Keiner der deutschen Zerstörer wurde getroffen, aber obwohl «Schoemann» 380 und Z 24 204 Schuss 12,7- bzw. 15 cm-Munition verschossen und Z 25 einen und Z 24 drei Torpedos abgefeuert hatten, waren sie an den Konvoi nicht herangekommen. Um 17.50 Uhr brach Schulze-Hinrichs das Gefecht ab und beschloss, nach seinem ursprünglichen Ziel, dem angeschlagenen Kreuzer, zu suchen. Erst am folgenden Tag, dem 2. Mai, erhielt er Nachricht von einem U-Boot, dass der Kreuzer im Quadrat 5'863 gestoppt lag oder nur noch sehr wenig Fahrt machte und von nur zwei Zerstörern gesichert wurde. Somit lag der Feind etwa 200 Seemeilen nordöstlich vom Nordkap und in bequemer Reichweite der deutschen Flottille. Schulze-Hinrichs beabsichtigte, in loser Formation anzugreifen; die Zerstörer sollten mit 3'000 m (16 Kabellängen) Abstand in Dwarlinie anlaufen. Um 5.00 Uhr gingen die Besatzungen auf ihre Gefechtsstationen, und knapp anderthalb Stunden später sichtete «Schoemann» in etwa 13.000 m Entfernung den beschädigten Kreuzer; östlich von ihm stand ein grosser Zer-

störer, der als «Tribal»-Klasse angesprochen wurde; in Wirklichkeit wurde «Edinburgh» zu diesem Zeitpunkt von den Zerstörern «Forester» und «Foresight» und den vier Minensuchern «Harrier», «Niger», «Gossamer» und «Hussar» geleitet; auch das russische Wachboot «Rubin» war in der Nähe. Der Zustand des Kreuzers war besorgniserregend. Von den beiden U-Boot-Torpedos hatte einer das Achterschiff abgerissen und das Achterdeck so zurückgebogen, dass es von den Rohren des Turms Y durchbohrt wurde und gleichzeitig diesen Turm wirkungsvoll blockierte. Das Achterschiff war hinter dem Panzerschott 228 abgebrochen und hatte das innere Backbord-Wellenlager mit samt der Schraube mitgerissen. Der zweite Torpedo hatte achtern starke Wassereintrüche verursacht und das Feuerleitsystem ausser Gefecht gesetzt. Nur die Türme A, B und X waren klar.

«Schoemann» eröffnete das Feuer auf den «Zerstörer» (bei dem es sich wahrscheinlich um den Minensucher «Harrier» handelte) und lief mit hoher Fahrt in weitem Bogen auf den Kreuzer zu, um in eine gute Position für einen Torpedoschuss zu gelangen. Der Kommandant, Korvettenkapitän Wittig, hatte vom Flottillenchef Befehl erhalten, zwei Torpedos für unvorhergesehene Zwischenfälle aufzusparen, und so wurden Vorbereitungen getroffen, zwei Dreifächer loszumachen. An den Rohren waren hektische Bemühungen im Gange, die Einstellung der Torpedos, die noch vom Einsatz gegen den Konvoi am Vortage stammten, zu ändern. Als die Entfernung auf 2'800 m gefallen war, gab Wittig Feuererlaubnis für die Torpedowaffe, und mit 21 Knoten näherte sich der Zerstörer dem stummen Kreuzer. Plötzlich eröffnete auf «Edinburgh» Turm B das Feuer, und die erste Salve lag nur 100 m zu weit. (Die Türme A und X schossen nicht wegen schlechter Sichtverhältnisse; Turm B wurde von der Kommandobrücke des Kreuzers geleitet.) Der Zerstörer ging auf 31 Knoten, drehte hart ab und qualmte schwarz, aber die Engländer schossen hervorragend, und die zweite Salve deckte die mit Höchstfahrt ablaufende «Schoemann» ein und traf: zwei Granaten landeten in den Turbinenräumen 1 und 2. Die dritte Salve lag 30 m zu kurz querab von Abteilung IV. «Edinburgh» feuerte insgesamt 24 Salven aus ihren 15 cm-Rohren, dazu einige Schuss aus den 10,2-cm-Flak.

Auf dem Zerstörer fielen sofort alle Kommandoelemente, die Feuerleitanlage und beide Hauptmaschinen aus. Im Abdrehen quoll weisser Dampf im Bereich der achteren Torpedorohre aus dem Rumpf; das Schiff warf Nebelbojen und lag schliesslich still. Das Funkpersonal konnte das Kurzwellengerät reparieren und damit Hilfe anfordern, während auf der Brücke die Schadensmeldungen eingingen. Kapitänleutnant Böhmer, der Leitende Ingenieur, musste melden, dass der Treffer im Turbinenraum 1 beide Fahrventile und den Turbogenerator zerstört sowie Treibstoffleitungen durchtrennt und Brände verursacht hatte, die allerdings durch den mutigen Einsatz des Wachingenieurs, Kapitänleutnant Schreiber, bald gelöscht wurden. Im Turbinenraum 2 hatte der Treffer den zweiten Turbogenerator, den Maschinenfahrstand und die Hochdruckturbine zerstört.

Wegen der Drehung bei der Feuereröffnung von «Edinburgh» war nur ein Torpedo aus den vorderen Rohren abgefeuert worden; die übrigen Torpedos waren durch die Erschütterungen der Treffer zunächst in den Rohren verklemmt, und auch der achtere

Rohrsatz hing fest. Der Torpedoffizier befahl den Bedienungen, auf ihren Stationen zu bleiben und die Torpedos durch Handabfeuerung zu lösen, wenn sich lohnende Ziele boten. Das erste Geschütz war wegen Vereisung des Verschlussmechanismus ausser Betrieb, während Nr. 2 trotz vereister Visiereinrichtung einzeln gerichtet feuerte; Nr. 3 war auch unklar, aber Nr. 4 und 5 schossen einzeln gerichtet unter Leitung des Torpedoffiziers. Nach einiger Zeit wurden aus den achteren Rohren vier Torpedos auf einen an Backbord vorbeilaufenden britischen Zerstörer losgemacht, aber nur drei liefen – vorbei.

Unterdessen wurde Wittig sich darüber klar, dass es selbst mit Hilfe der beiden anderen Zerstörer unsicher war, dass er sein Schiff retten konnte, und um 7.30 Uhr gab er Befehl, das Schiff zu räumen, zur Versenkung vorzubereiten, die Geheimsachen zu vernichten und alle Rettungsmittel zu Wasser zu bringen. Während diese Arbeiten im Gange waren, kam «Schoemann» wieder unter Beschuss, diesmal von den britischen Zerstörern. Der Zerstörer erhielt weitere Treffer, einen an Backbord in die Abteilung XII, der in den Wohndecks Brände verursachte; ein Treffer unter der Wasserlinie flutete die Magazine 1 und 2, und ein dritter landete im Kesselraum 2, der daraufhin begann, langsam vollzulaufen. Die Besatzung hatte sich an Backbord auf dem Oberdeck aufgestellt, wo einige durch die Treffer verwundet wurden. Da er befürchtete, dass ein weiterer Treffer ein Blutbad anrichten würde, befahl Wittig seinen Leuten, in die Boote zu gehen. Das Motorboot konnte wegen der Schlagseite und des Ausfalls der elektrischen Anlage nicht gefiert werden. Um 7.50 kam Z 24, der noch im Anlaufen aus dem 1. Geschütz feuerte, langsseits. Beim ersten Anlauf konnten allerdings nur zwölf Mann von den vereisten Decks der nun stark überliegenden «Schoemann» abgeborgt werden, und so wurde ein zweiter Anlauf gefahren, während Z 25 einen schützenden Rauchschleier legte. Z 24 ging an Backbord längsseits und konnte 200 Mann sowie weitere 10 aus Rettungsflößen übernehmen. Unterdessen bereitete unter Deck der Erste Offizier von «Schoemann», Kapitänleutnant Loerke, sein Schiff zur Sprengung vor. In der Abteilung XI über dem 2. Magazin und in Abteilung III über dem 4. wurden Wasserbomben mit Zeitzündung angeschlagen, während Kapitänleutnant Temming durch die Räume lief, um sich zu vergewissern, dass niemand mehr an Bord war. Im Kesselraum 1 und 2 wurden ausserdem die Seeventile und die Kondensatorendeckel geöffnet, damit das Schiff schneller sinken sollte.

Nachdem sie auf der Brücke das Radargerät vernichtet hatten, gingen der Kommandant und der Rest der Besatzung hinüber auf Z 24, während Loerke die Zeitzünder der Wasserbomben in Tätigkeit setzte und dann mit dem Kutter als letzter das Schiff verliess. Der verlassene Zerstörer, der abgesehen von der Schlagseite äusserlich unversehrt erschien, schlingerte hilflos in der Dünung, während Z 24 sich zurückzog. Die Kriegsflaggen wehten noch von beiden Masten, und die Besatzungen von Z 24 und «Schoemann» brachten drei Hurras auf das sterbende Schiff aus. Nach wenigen Minuten detonierte die vordere Wasserbombe; die Brücke sackte zusammen und das Schiff ging vorn tiefer; die zweite Explosion riss vor der Abteilung III das Achterschiff ab, und danach verschwand das Wrack schnell in dem eisigen Wasser.

Kurz nach dem Untergang von «Schoemann» brachen Z 24 und Z 25 die Aktion ab. 56 Mann, darunter der 1. Offizier, blieben in Kuttern und Flößen zurück. Glücklicherweise wurden sie alle wenig später von U 88 (Bohmann) gerettet. «Schoemann» sank auf Position 72°20'N 35°05'O; acht Mann ihrer Besatzung waren gefallen, 45 verwundet. Wittig erhielt einige Tage später das Kommando über Z 23, während Loerke versetzt wurde und zuerst Kommandant des Torpedoboots «Falke» und dann des neuen Zerstörers Z 39 wurde. «Edinburgh» war von einem dritten Torpedo von Z 24 oder Z 25 an Backbord in Höhe von Station 93 getroffen worden und hatte nun eine Schlagseite von 17°. Da es unwahrscheinlich erschien, dass man sie nach Murmansk einbringen konnte, wurde befohlen, den Kreuzer zu versenken. Turm B war noch im Gefecht, als «Harrier» und «Gossamer» längsseits gingen, um die Besatzung abzuholen; anschließend versuchte ersterer, den Kreuzer mit seinen 10,2 cm-Geschützen und Wasserbomben zu versenken. Schliesslich ging sie nach einem weiteren Torpedo von «Foresight» auf den Meeresgrund, zusammen mit zwei Offizieren und 55 Mann. (Das Wrack der «Edinburgh» wurde 38 Jahre später geortet; eine Bergungsaktion wurde gestartet, um Goldbarren zu heben, die als Bezahlung der UdSSR für Waffenlieferungen in die USA unterwegs gewesen waren. Die ersten Goldbarren wurden im Oktober 1981 gehoben.) Trotz dieses deutschen Erfolgs ist anzunehmen, dass es mit etwas mehr Kampfgeist den deutschen Zerstörern hätte gelingen können, auch die beiden englischen Zerstörer zu versenken, da diese ebenfalls schwer beschädigt waren.

DAMPF IN VIER KESSELN

Die Verlegung von schweren Einheiten von und nach Norwegen beschäftigte weiterhin die wenigen verfügbaren Zerstörer, und Mitte Mai fanden zwei wichtige Operationen statt. In Trondheim war «Prinz Eugen» nach dem Torpedotreffer im Februar behelfsmässig repariert worden und musste zum Anbau eines neuen Hecks nach Deutschland gehen; in Swinemünde lag «Lützow» zum Sprung nach Norden bereit. Die beiden Operationen mit den Codenamen «Zauberflöte» und «Walzertraum» sollten gleichzeitig stattfinden.

«Walzertraum» begann zuerst. An ihm nahmen «Beitzen» und «Lody» sowie Z 27 und Z 29 und das Flottenbegleitboot F 1 teil. Bei «Beitzen» waren seit Mitte März die Turbinen überholt worden, und «Lody» war seit seiner Rückkehr aus Nordnorwegen im Oktober 1941 in der Werft gewesen. «Beitzen», Z 29 und F 1 liefen am Morgen des 15. Mai aus Swinemünde aus und stiessen in der Pommerschen Bucht zu «Lützow». Es war ein schöner, klarer Tag mit ruhiger See und fast wolkenlosem Himmel, und der Verband fuhr nach Westen, an Rügen vorbei, durch die Mecklenburger Bucht und den Fehmarn-Belt, und am Abend trafen sie vor Kiel auf «Lody» und Z 27. Die Geleitfahrzeuge gingen um den Schweren Kreuzer auf Station, Z 29 mit dem FdZ an Bord voran, «Beitzen»

und «Lady» an Backbord, Z 27 und F 1 an Steuerbord. Im Zickzackkurs fuhr der Verband durch das Kattegatt nordwärts.

Am Nachmittag des 16. hatte «Beitzen» plötzlich einen U-Boot-Kontakt und warf zwei Wasserbomben, worauf Öl an die Wasseroberfläche kam. Weitere Wasserbomben wurden geworfen, aber der Zerstörer konnte nicht warten und übergab die Angelegenheit an das Vorpostenboot Vp 909. Zu diesem Zeitpunkt des Krieges war es äusserst unwahrscheinlich, dass ein britisches U-Boot so tief im Skagerrak stand (etwa 15 Seemeilen von der schwedischen Küste), und wenn der Kontakt wirklich ein U-Boot war, dann möglicherweise ein neutrales schwedisches.

Kristiansand wurde ohne weitere Zwischenfälle erreicht, und die Zerstörer beöhlten aus dem Tanker «Mama». Hier sollte eine längere Pause in der Fahrt nach Norden sein, und die Gelegenheit wurde genutzt, um die Zerstörer zur Verstärkung der Westwall-Minensperren an der Einfahrt zum Skagerrak einzusetzen. Die vier Zerstörer übernahmen vom Tender «Lauting» Minen und liefen aus; während der Fahrt sichteten sie die heimwärts laufende «Prinz Eugen», auf die gerade ein schwerer Luftangriff stattfand; aus offensichtlichen Gründen konnten die Zerstörer nicht helfen. Die Minen wurden ohne weitere Probleme gelegt, und die Schiffe kehrten nach Kristiansand zurück, wo sie nach erneuter Beölung wieder zu «Lützw» stiessen. Am 18. um 23.45 Uhr lief der Verband aus und erreichte ohne besondere Ereignisse zwei Tage später Trondheim. «Lady» blieb dort und geleitete später «Lützw» und das Trossschiff «Nordmark» nach Narvik in die Bogen-Bucht, wo sie am 25. eintrafen.

Unterdessen war zwischen dem 16. und 18. Mai die Operation «Zauberflöte» erfolgreich abgelaufen. «Prinz Eugen» war am frühen Nachmittag des 16. bei herrlichem Wetter aus Trondheim ausgelaufen. Das Wetter war unangenehm gut, und keiner auf dem deutschen Verband rechnete damit, ohne Angriffe der RAF Deutschland zu erreichen. Als Eskorte hatte man dem Kreuzer eine Ansammlung «lahmer Enten» mitgegeben, die alle in heimischen Werften repariert werden sollten: zwei Zerstörer, «Jacobi» und Z 25, sowie zwei Torpedoboote des Typs 35, Til und T 12. Für die Fahrt nach Kiel wurde der Schifffahrtsweg durch die Schären voll ausgenutzt, und die Schiffe dampften durch eine Folge von Kanälen und Meerengen. Anfangs führte der Kurs der Flottille durch die Oksebaasen-Strasse nördlich von Ålesund und dann durch den Aramsund östlich Stadtlandet, wo man das sichere Schärenfahrwasser für etwa eine Stunde verlassen musste, um Stadtlandet selbst zu umrunden. Hier, in der offenen See, wurden die Schiffe erstmals von der britischen Luftaufklärung erfasst. «Jacobi» hatte nur in vier Kesseln der Kesselräume 2 und 3 Dampf, aber am frühen Abend platzte ein Überhitzerrohr im Kessel 3.2, der daraufhin abgestellt werden musste. Als Ersatz wurden beide Kessel in Raum 1 angezündet, woraufhin auch der andere Kessel in Raum 3 stillgelegt wurde. Neun Kubikmeter Kesselspeisewasser waren verloren gegangen. Das Maschinenpersonal machte sich an die Reparatur des defekten Kessels, aber erst nach sechseinhalb Stunden anstrengender Arbeit in der drückenden Hitze des Kesselraums war er wieder betriebsklar. Die gefährliche Nekoyosen-Enge wurde in der Morgendämmerung

des nächsten Tages passiert; vier Bf 109 flogen Luftsicherung, und die beiden Torpedoboote fuhren mit ausgebrachtem Minensuchgerät voraus. Bergen wurde am Vormittag passiert, und am Abend hatte der Verband Egersund erreicht. Eine halbe Stunde später begannen endlich die erwarteten Luftangriffe in Gestalt einiger Beauforts der 42. Staffel des Coastal Command; zu diesem Zeitpunkt standen die Schiffe vor dem Lister-Leuchtturm, die beiden Torpedoboote vor dem Kreuzer, Z 25 an dessen Steuerbordseite und «Jacobi» etwas achteraus. Die Beauforts teilten sich in zwei Gruppen und griffen von Backbord und Steuerbord an, wobei sie in das intensive Sperrfeuer aller Schiffe gerieten. «Prinz Eugen» benutzte seine 20,3 cm-Geschütze, «Jacobi» seine 12,7 cm zum Sperrfeuerschiessen; eine Kombination aus schwerem Flakfeuer, geschicktem Manövrieren und der Anwesenheit des Luftschirms führte dazu, dass die Angreifer, zu denen noch Beaufort-Torpedobomber der 42. und 86. Staffel sowie Hudson-Bomber und Beaufort-Jäger stiessen, keine Treffer erzielten; der Kreuzer manövrierte trotz seiner behelfsmässigen Steuerung alle Torpedos aus, und «Jacobi» erhielt nur einige Nahtreffer. Acht Maschinen wurden abgeschossen. Unterdessen war der Verband praktisch in heimischen Gewässern angelangt, und am Abend des 18. Mai ankerte «Jacobi» vor Kiel-Friedrichsort. Zwei Tage später ging er zur Überholung zur Deutschen Werft in Kiel. Anlässlich dieser Überholung sollten beide Niederdruck-Turbinen zerlegt werden; verschiedene Pumpen waren zu ersetzen bzw. reparieren, alle Überhitzer mussten neu behohrt werden; dazu kamen zahlreiche kleinere Reparaturen, und der Zerstörer sollte für den Rest des Jahres 1942 nicht mehr zum Einsatz kommen. Eine weitere Verzögerung ergab sich durch einen Unfall im Kesselraum 2, als austretender Heissdampf ein Besatzungsmitglied und einen Arbeiter zu Tode verbrühte und zwei weitere schwer verletzte; dazu kam Ende Oktober ein Luftangriff, bei dem Nahtreffer weitere Schäden verursachten. Die Reparaturen im Kesselraum, das Auswechseln der Kondensatorpumpe im Turbinenraum 1 und das Abdichten von Leckagen in den Treibölzellen verzögerte den Abschluss der Reparaturen von Anfang Oktober auf die zweite Woche im November. Dann traten jedoch in der Maschinenanlage weitere Störungen auf, so dass die Probefahrten erst in der zweiten Monatshälfte beginnen konnten.

LAUTSTARKER PROTEST

Zurück zum Mai 1942: zu jenem Zeitpunkt befanden sich in Norwegen nur noch drei einsatzbereite Zerstörer des Typs 34, nämlich «Ihn» (Führerboot der 5. Flottille, Kapitän zur See Berger), «Beitzen» und «Lady»; drei weitere, «Galster», (Typ 36), «Riedel» und «Eckholdt», letzterer mit dem Chef der 8. Flottille (Kapitän zur See Pönitz) an Bord, waren am 11. aus Kiel nach Norwegen ausgelaufen, aber «Eckholdt» hatte Maschinenstörungen und musste umkehren. Pönitz stieg auf «Galster» um und fuhr mit «Riedel» nach Trondheim weiter. Die Zerstörer blieben von weiteren Schwierigkeiten nicht verschont. «Lady» hatte als Folge eines versehentlich offengelassenen Feuer-

löschventils Wassereintritt im Steuerbord-Turbinenraum und im Hilfsmaschinenraum und konnte während der ersten beiden Juniwochen nicht eingesetzt werden. Während dieser Zeit und nach dem Eintreffen der Chefs der 5. und 8. Flottille wurde der Chef der 6., Schulze-Hinrichs, vorübergehend dem Stab des Admirals Norwegen, Generaladmiral Boehm, zugeteilt.

In der Gesamtstrategie hatte der Krieg gegen die Sowjetunion nach wie vor hohe Priorität, und die alliierten Geleitwege nach Nordrussland standen ganz oben auf der Liste der Ziele der Kriegsmarine. Für den Juni war vorgesehen, den aus 35 Schiffen bestehenden PQ 17, der am 27. Juni Island verlassen hatte, mit U-Booten, Flugzeugen und Überwasserstreitkräften anzugreifen. Die für den Überwasserangriff zur Verfügung stehenden Schiffe waren «Tirpitz», «Hipper» und vier Zerstörer – «Ihn» (Führerboot 5. Flottille), «Galster» (8. Flottille), «Lady» und «Riedel»; dazu kamen die Torpedoboote T 7 und T 15 in Trondheim. Weiter nördlich in Narvik lagen «Lützow», «Scheer», «Beitzen», Z 28 (FdZ), Z 24, Z 29 und Z 30. Es überrascht kaum, dass die Anwesenheit einer derart starken Flotte der britischen Admiralität beträchtliche Sorgen bereitete, und ihre Bewegungen, besonders die der «Tirpitz», sollten zu einer der umstrittensten Entscheidungen der Admiralität im Kriege führen: dem Befehl an PQ 17, sich zu zerstreuen.

Die Operation der deutschen Überwasserschiffe trug den Codenamen «Rösselsprung» und begann am Nachmittag des 2. Juli, als der Tirpitz-Verband unter dem Befehl von Admiral Schniewind als «Kriegsschiffgruppe 1» von Trondheim zum Altafjord auslief, wo er sich mit der «Kriegsschiffgruppe 2» unter dem Befehl von Vizeadmiral Kummetz auf «Lützow» vereinigen sollte. Kummetz verliess Narvik um Mitternacht bei dichtem Nebel. «Lützow» lief im Tjeldsund auf Grund und konnte an der Operation nicht weiter teilnehmen. «Scheer» und die Zerstörer gingen in den Altafjord, wo sie am Morgen eintrafen. Auch die «Tirpitz»-Gruppe hatte Probleme. Als der Verband die Grimsoy-Enge passierte, lief «Lady» auf einen unbekanntem Felsen, wodurch beide Schrauben und Wellen beschädigt und der Doppelboden an mehreren Stellen aufgerissen wurde. «Galster», in Kiellinie hinter «Lady», drehte ab, um den Zerstörer an Steuerbord zu passieren, und lief ebenfalls auf Grund, wobei die Backbordschraube und -welle und die Schutzhaube des S-Geräts beschädigt wurden. Kaum war «Galster» aufgelaufen, da erwischte es auch «Riedel», die allerdings glimpflich davonskam; nur die Propeller wurden leicht beschädigt. Nur «Ihn» blieb unbeschädigt und begleitete «Tirpitz» und «Hipper» bis zum Altafjord, wo die Schiffe am Morgen des 4. eintrafen.

Das Einholen von Hitlers Genehmigung, die grossen Schiffe auslaufen zu lassen, sowie die Beschädigung der drei Zerstörer und «Lützow» verzögerten den Beginn der Operation derart, dass die Überwasserstreitkräfte an der Abschichtung des PQ 17 keinen Anteil hatten. Zwar liefen die verbliebenen Schiffe der Kriegsschiffgruppe 1 und 2 am 5. aus dem Altafjord aus, aber unterdessen hatten die U-Boote und die Luftwaffe schon derart unter den Schiffen des Geleitzuges gehaust, dass ihr Eingreifen nicht mehr nötig war. Am nächsten Tag lag die Flotte schon wieder im Schutz der Fjorde. Ihre An-

wesenheit hatte zwar dazu geführt, dass der Konvoi sich zerstreute, aber sie selbst hatte keinen Schuss gefeuert.

Die drei Zerstörer krochen zurück nach Trondheim, wo sie notdürftig repariert wurden; dann gingen sie in die Heimat. «Galster» lief am 12. Juli nach Kiel aus, geleitet von «Ihn» und Z 24. Mit nur einer klaren Maschine erreichte der beschädigte Zerstörer zwei Tage später ohne Zwischenfälle Kiel. Kurz nachdem das Schiff in der Weft festgemacht hatte, wurde der Kommandant, Korvettenkapitän Freiherr von Bechtolsheim, zum Stab des FdZ versetzt; sein Schiff übernahm Korvettenkapitän Harmsen. Die Besatzung wurde auf andere Schiffe verteilt. Die beiden anderen Zerstörer konnten die Heimreise erst zwei Wochen später antreten und mussten geschleppt werden, «Riedel» vom Hochseeschlepper «Titan», «Lady» von «Arngast». Sie verliessen Trondheim am 25. Juli.

Anfänglich ging alles glatt, und in den Frühstunden des 28. stand der kleine Geleitzug querab von Hillersoy, südlich von Stavanger. Es wurde eine ruhige, klare Vollmondnacht – kaum die idealen Verhältnisse für eine heimliche Rückreise nach Deutschland. Prompt wurden um 1.27 Uhr an Steuerbord achteraus drei Beaufighter gesichtet, die die Schiffe offensichtlich entdeckt hatten. Die Schlepptrassen wurden schnell losgeworfen, und die Zerstörer versuchten zu manövrieren, so gut es ging. «Riedel» hatte auf der Steuerbordwelle Umdrehungen für 7, auf der Backbordwelle für 9 Knoten. Die drei Maschinen trennten sich; zwei stürzten sich auf «Riedel», die dritte auf «Lady», während die Zerstörer aus ihren 12,7 cm-Geschützen Sperrfeuer schossen und «Riedel» auf die Insel Hillersoy zudrehte, um sich leicht auf den Strand zu setzen. Zwei Torpedos liefen in 100 m Entfernung an ihrer Steuerbordseite vorbei und explodierten am Ufer. Ein Flugzeug wurde achteraus, das andere voraus gesichtet, und beide wurden aus allen Rohren beschossen. Auf einer Maschine wurden Treffer beobachtet, aber dann hatten das erste und zweite 2 cm-Geschütz Ladehemmung. Dann traf der Vierling, und das Flugzeug verschwand in der Dunkelheit der Insel und wurde nicht mehr gesehen.

Ein zweiter Angriff entwickelte sich 20 Minuten später. Wieder schlug den Angreifern schweres Flakfeuer entgegen, und allen Torpedos konnte ausgewichen werden. Die Beauforts verschwanden im Dunkel der Nacht und liessen die beiden Zerstörer weiterfahren; sie kamen ohne weitere Angriffe am 29. Juli in Kiel an. Beide sollten bei den Deutschen Werken repariert werden. Für «Riedel» wurde eine Reparaturdauer von acht Wochen veranschlagt, für «Lady» sechs Monate oder mehr. Als die voraussichtliche Überholungsdauer von «Lady» bei der SKL bekannt wurde, wurde ihre Ausserdienststellung und Überführung in die Reserveflotte und die Aufteilung der Besatzung auf andere Kommandos verfügt. Der Kommandant, Korvettenkapitän Pfeiffer, protestierte lautstark gegen die Auflösung der eingefahrenen Besatzung und suchte nach Wegen, diese Entscheidung zu revidieren. Er klemmte sich hinter den Cheffingenieur der Werft, Dipl. Ing. Severin, und überredete ihn dazu, zu melden, dass die Lieferung der neuen Schraubenwellen beschleunigt und das Schiff daher schon im Dezember, d.h. innerhalb der normalen Überholungszeit, wieder klar sein konnte. Mit diesen Informationen be-

waffnet fuhr Pfeiffer nach Berlin. Seine Bemühungen wurden am 22. August durch die Entscheidung des OKM, das Schiff nicht ausser Dienst zu stellen, belohnt.

Die drei in Nordnorwegen verbliebenen Zerstörer des Typs 34, «Beitzen», «Eckholdt» und «Steinbrinck», operierten zwischen August und Dezember 1942 als 5. Flottille im Raum Trondheim-Narvik-Kirkenes. Ende August geleiteten die drei den Minenleger «Ulm» über einen Teil des Weges in die Barentssee zu einem Einsatz, von dem der Minenleger nicht zurückkehrte, da er am gleichen Tag von den britischen Zerstörern «Marne», «Martin» und «Onslaught» entdeckt und versenkt wurde; ebenfalls im August wurde «Admiral Scheer» bei einem Vorstoss in die Karasee geleitet, aber wieder wurden die Zerstörer frühzeitig entlassen.

Im September und Oktober fanden in der Barentssee mehrere Minenunternehmungen statt, an denen «Steinbrinck» nicht teilnehmen konnte, weil er Anfang September in Kirkenes auf Grund gelaufen war und nach Trondheim geschickt werden musste. Zwischen dem 5. und 8. September legten «Beitzen» (Führerboot der 5. Flottille), Z 29 und Z 30 eine Minensperre in der Kara-Strasse, und zwischen dem 24. und 28. liefen «Hipper», Z 23, Z 28, Z 29 und Z 30 zur Operation «Zarin», einem Vorstoss an die Nordwestküste von Nowaja Semlja, aus. Einmal mehr war die Barentssee schlecht gelaunt; Wind und Seegang erreichten Stärke 8. Die Luft war voll Schneetreiben, und dichte Wolken hingen am Himmel; Z 23, der gerade den neuen 15 cm-Doppelturm auf der Back bekommen hatte, litt besonders in der schweren See. Es wurden jedoch keine Ergebnisse erzielt, und am Morgen des 28. waren die Zerstörer zurück im Kaafjord. Im Oktober, zwischen dem 13. und 15., legten «Eckholdt», «Beitzen», Z 27 und Z 30 weitere Minen vor der Halbinsel Kanin am Eingang zum Weissen Meer; dann, Anfang November, machten die gleichen vier Schiffe zusammen mit «Hipper» einen Vorstoss ins Weisse Meer, um alliierten Einzelfahrer anzugreifen, aber es wurde nur der sowjetische Tanker «Donbass» und der U-Boot-Jäger BO 78 versenkt.

Mit der Verlegung von «Steinbrinck» in die Heimat im September blieben nur «Eckholdt», «Beitzen», Z 23, Z 25, Z 27, Z 29 und Z 30 im Norden. Die Lage in den Werften in der Heimat führte inzwischen zu ernstlichen Verlängerungen der Überholungspausen: Luftangriffe unterbrachen die Arbeit und die Energieversorgung und verursachten Verzögerungen in der Anlieferung von Ersatzteilen und überholtem Gerät. Der Fall «Jacobi» wurde schon geschildert; die Fertigstellung von «Riedel» verzögerte sich vom 22. Oktober bis auf den 21. November; «Lody» wurde erst Ende Dezember fertig. Die Arbeiten an «Galster» umfassten Justierungen an den Schaufeln der 2. Hochdruckturbine, Abschleifen von Getriebezahnrädern und Änderungen an den Saake-Brennern. An den Kondensatoren und Kessellüftern wurden Änderungen durchgeführt, ebenso am Vorschiff, und die Torpedorohrsätze bekamen Wetterschutzschilder. Schliesslich wurden in fünf Kesseln die Rohre gereinigt. Damit verschob sich das Datum der Wiederindienststellung von Ende September auf Anfang November; dennoch war das Schiff schon am 23. Oktober wieder seeklar.

KÜRZESTE ENTFERNUNG

Die letzte Operation des Jahres 1942 im Nordraum, an der die Zerstörer teilnahmen, war von entscheidender Bedeutung und sollte Folgen haben, von denen sich die Kriegsmarine nie mehr erholte. Bemüht, das neue Jahr mit einem Erfolg zu beginnen, hatte Raeder einen Kreuzerangriff auf den nächsten Russlandkonvoi vorbereiten lassen. Unter dem Kommando des Befehlshabers der Kreuzer, Vizeadmiral Kummetz, sollten «Hipper» (Flaggschiff), «Lützow» und sechs Zerstörer das Unternehmen «Regenbogen» durchführen. Ziel war der Konvoi JW 51 B, der am 22. Dezember mit 14 Frachtern und einer Eskorte aus den Zerstörern «Onslow», «Oribi», «Obdurate», «Obedient», «Orwell», «Achates» und «Bulldog» sowie einem Minensucher, zwei Korvetten und zwei Trawlern Loch Ewe verlassen hatte. Chef der Eskorte war Kapitän zu See Sherbrooke auf «Onslow». Der Konvoi wurde am 30. Dezember südlich der Bäreninsel von U 354 (Herbschlieb) gesichtet, und nach der Sichtmeldung, in der nur von sechs bis zehn Schiffen mit einer schwachen Eskorte die Rede war, schien es sich um ein ideales Ziel für den deutschen Verband zu handeln.

Im Kaafjord machte der deutsche Verband in allen Kesseln Dampf auf und bereitete sich auf das Auslaufen vor. Die sechs beteiligten Zerstörer waren «Eckholdt», «Beitzen», «Riedel», Z 29, Z 30 und Z 31; «Riedel» war nach Abschluss seiner Überholungsarbeiten eben erst wieder nach Norden gekommen und hatte gleichzeitig «Lützow» nach Nordnorwegen geleitet. Ein siebter Zerstörer, Z 23, konnte wegen Schäden nicht an der Operation teilnehmen. Auf dem Führerzerstörer, «Eckholdt», war es am 25. zu einer kleinen Tragödie gekommen, als der Kommandant, Korvettenkapitän Gerstung, plötzlich starb. Er hatte sein Kommando erst im August angetreten, und nach seinem Tod übernahm zunächst der 1. Offizier, Kapitänleutnant Bachmann, den Befehl. Auf «Eckholdt» war auch der Flottillenchef, Kapitän zur See Schemmel, eingeschifft, der Berger im Juli abgelöst hatte.

Der deutsche Verband lief am späten Nachmittag des 30. aus dem Kaafjord aus, und am Abend lief er in Kiellinie durch den Soroyasund. «Hipper» lief vor «Lützow»; die Zerstörer folgten in Kiellinie. Bei schlechter Sicht wurde Hammerfest passiert und vor Rolvsøy die offene See erreicht. Ausserhalb des Schutzes der Inseln war die See rauh, und es wehte mit Stärke 6 aus Nordwesten. Es war bitter kalt, mit Temperaturen von minus 4°, und die Zerstörer litten unter den Wetterverhältnissen. Eine spätere Kursänderung besserte die Lage etwas, aber Seeschlag und Vereisung hatten auf «Beitzen» das erste Geschütz beschädigt und ausser Gefecht gesetzt. Am folgenden Tag bildete das Geschwader einen Suchstreifen mit «Hipper» im Norden, «Lützow» im Süden und den Zerstörern dazwischen, um die Position des Konvois zu finden.

«Eckholdt», «Beitzen» und Z 29 sichteten um 7.59 in der Dämmerung den Konvoi, und um 8.20 waren Steuerbord voraus dreizehn Schiffe in Sicht; die Deutschen wurden zunächst nicht gemeldet, obwohl eine Korvette sie gesehen hatte. Dann sichtete jedoch «Obdurate» die Deutschen und lief heran, um die Lage zu klären. Sie lief auf die drei

drei Zerstörer zu, aber erst um 9.06 Uhr war klar, dass es sich um Feinde handelte, als diese das Feuer eröffneten. «Obdurate» drehte ab und lief zum Konvoi zurück, aber Schemmel folgte nicht, da dieser eben Befehl bekommen hatte, zu «Hipper» zu stossen. Um 9.20 Uhr eröffnete Z 29 wieder das Feuer, möglicherweise auf «Obdurate». «Lützw» und die drei anderen Zerstörer hatten den Geleitzug noch nicht gefunden, aber um 9.48 Uhr sah das Panzerschiff, das «Riedel» bei sich hatte, voraus Rauch, als Z 31 und Z 30 versuchten, den Konvoi von hinten aufzurollen. Unterdessen waren die drei Zerstörer zu «Hipper» gestossen und trafen dann auf den Minensucher «Bramble», der detachiert worden war, um Nachzügler zu suchen. Um 11.01 Uhr eröffnete «Beitzen» auf 9'000 m das Feuer, schoss vier Salven und beobachtete Treffer, und Kummetz befahl seinen Zerstörern, den unglückseligen Minensucher zu erledigen, während er den Konvoi angriff. «Hipper» hatte bereits «Achates» und «Obedient» schwer beschädigt, als sie plötzlich ihrerseits unerwartet von den britischen Leichten Kreuzern «Sheffield» und «Jamaica» angegriffen wurde, die den bedrängten Zerstörern der Eskorte zu Hilfe geeilt waren. «Hipper» bekam fast sofort einen Treffer in einen Kesselraum; sie schoss nur kurz zurück, nebelte dann und drehte ab. «Eckholdt» hatte um 11.21 Uhr «Bramble» versenkt und versuchte nun, wieder an «Hipper» heranzuschliessen; mit «Beitzen» im Kielwasser machte er den fatalen Fehler, das Geschützfeuer im Norden für das von «Hipper» zu halten, da er von der Anwesenheit der englischen Kreuzer noch nichts wusste. Um 11.45 Uhr stiessen die beiden Zerstörer auf kürzeste Entfernung auf die Kreuzer. «Sheffield» sichtete in 215° einen Zerstörer der «Maass»-Klasse, machte blitzschnell Zielwechsel und eröffnete aus ihren 15 cm, 10,2 cm und Pom-Poms das Feuer auf «Eckholdt».

Auf der Brücke von «Eckholdt» muss in diesen letzten Minuten, ehe die wirkliche Lage erkannt wurde, totale Konfusion geherrscht haben, denn der Zerstörer funkte an Hipper «Sie schiessen auf mich» und bat um Positionsangabe. Bei der geringen Entfernung war ein Entkommen nicht mehr möglich. Der Zerstörer wurde mehrfach getroffen und wurde zuletzt von «Sheffield» gesehen, wie er gestoppt lag, brannte und zu sinken begann. «Beitzen» konnte in der Dämmerung entkommen; er hatte grosses Glück, denn entgegen anderslautenden Meldungen wurde er nicht von «Jamaica» beschossen. Kapitän zur See Schemmel und etwa 340 Mann starben in der eiskalten See, als «Eckholdt» unterging; es gab keine Überlebenden.

Zwischen 11.40 und 12.15 Uhr griffen «Lützw» und ihre Zerstörer den Konvoi an, aber mit wenig Erfolg. Zuerst war die Entfernung für die 12,7 cm-Geschütze von «Riedel» zu gross, aber dann beschoss der Zerstörer einen englischen Zerstörer der Eskorte. Die zweite Salve lag gut, und der Engländer drehte ab, aber dies waren schon Rückzugsgefechte einer Schlacht, die insgesamt vier Stunden gedauert hatte, da Kummetz bereits den Rückzug befohlen hatte. Am 1. Januar 1943 um 15.40 Uhr lagen die Zerstörer wieder im Kaafjord neben dem Tanker «Nordmark» .

Aus deutscher Sicht war das Ganze sehr unbefriedigend verlaufen. «Hipper» hatte beträchtliche Schäden, ein Zerstörer war verloren gegangen, und «Lützw» hatte nicht,

wie geplant, in den Atlantik ausbrechen können'«. Sie waren von einer Handvoll Zerstörer und zwei Leichten Kreuzern abgewehrt worden; nur ein Zerstörer («Achates») und ein Minensucher waren versenkt und nur ein Handelsschiff beschädigt worden. Man muss zugeben, dass die deutsche Befehlsgebung, wie üblich bei solchen Operationen, sehr restriktiv gewesen war»'«, aber die Zurückhaltung der «Lützow» und der Mangel an Kampfgeist bei den Zerstörern ist schon fast unglaublich. Als er Einzelheiten über die Aktion hörte, bekam Hitler einen monumentalen Wutanfall, aus dem heraus er seinen berühmten Befehl gab, alle grossen Schiffe zu verschrotten, der den Rücktritt Grossadmiral Raeders nach sich zog.

* Anm.d.Übers.: Hier verwechselt der Autor etwas. «Lützow» sollte nicht in den Atlantik ausbrechen. Atlantikeinsätze grosser Überwasserschiffe waren nach dem Kanaldurchbruch des Brest-Verbandes (vgl. Kap. 8) nicht mehr vorgesehen. Es war lediglich vorgesehen, «Lützow» zu vier- bis sechswöchigem Handelskrieg ins Nordmeer zu schicken.

** Anm.d.Übers.: In den letzten Angriff der «Lützow» hinein platzte ein Funkspruch der SKL: «Kein unnötiges Risiko»!

11 Finale in Frankreich

JANUAR 1943 BIS AUGUST 1944

Nach dem Rückzug der 5. Zerstörerflottille aus Westfrankreich im September 1941 war dieser Kriegsschauplatz und der Englische Kanal Einsatzgebiet der durch zahlreiche S-Boote verstärkten Torpedobootsflottillen gewesen. Das Jahr 1943 sollte für die Torpedoboote zu einem sehr gemischten Jahr werden.

Die 2. und die 5. T-Flottille, nunmehr verstärkt durch das Eintreffen des ersten Bootes des neuen Typs 39, T 23, waren im März und Anfang April zur Sicherung des Ausbruchs des Blockadebrechers «Himalaya» aus der Biskaya eingesetzt. Im Mai wurde die 2. Flottille zum Minenlegen in den Kanal verlegt; an der Biskaya-Küste waren die älteren Boote der 5. Flottille, verstärkt durch das neue T 22, mit Geleitschutz für aus- und einlaufende U-Boote beschäftigt. Bis zum Sommer waren sieben neue Boote des Typs 39 in Dienst gestellt worden, von denen bereits zwei in Westfrankreich stationiert waren; zwei weitere, T 24 und T 25, waren schon hinreichend eingefahren, um an Einsätzen der beiden anderen Boote teilnehmen zu können. Beide Boote verliessen Deutschland am 3. Juli, zwei Tage nach der Ankunft von T 18, T 2 und T 5 von der 2. Flottille aus Frankreich. Während der Überführungsfahrt wurden T 24 und T 25 von den Dover-Batterien beschossen und vor Ouessant von drei britischen Geleitzerstörern der «Hunt»-Klasse angegriffen, als sie einen Konvoi sicherten. Im Verlauf dieses Gefechts wurde der britische Geleitzerstörer «Melbreak» schwer beschädigt. Die vier neuen grossen Torpedoboote wurden unter dem Kommando von Korvettenkapitän Schuur in der neu gebildeten 4. Flottille zusammengefasst und in Brest stationiert.

Die Organisation der Torpedoboote am 31. Juli ist auf Seite 216 dargestellt. Daraus ist zu ersehen, dass von den 17 vorhandenen Booten der Typen 35/37 nur zwei im aktiven Einsatz standen und sich die Einsätze der Torpedoboote nun auf die 4. und 5. Flottille in Frankreich konzentrierten.

Zu jener Zeit befand sich die deutsche Industrie in einer kritischen Phase. Dringend benötigte Rohstoffe waren in Europa nicht mehr zu beschaffen, und damit wurde die Sicherheit der aus dem Fernen Osten in Frankreich einlaufenden Blockadebrecher vorrangig; dazu kam, dass der Geleitschutz für die ein- und auslaufenden U-Boote durch die immer unsicherer werdende Biskaya immer grössere und schwerer bewaffnete Geleitfahrzeuge erforderte, um der alliierten Bedrohung aus der Luft und von See her entgegenzutreten. Daher wurde Anfang 1943 entschieden, eine Zerstörerflottille zur Erledigung dieser Aufgaben nach Westen zu verlegen und so die Torpedobootsflottillen zu

verstärken. Die Wahl fiel auf die 8. Flottille, und die Geschichte der Zerstörereinsätze auf dem westlichen Kriegsschauplatz für den Rest des Krieges ist im Wesentlichen die Geschichte der 8. Zerstörerflottille.

WIEDERHOLT GESTÖRTE PLANUNGEN

Der Verband war am 7. Februar 1943 aus Norwegen zurückbeordert worden, um auf dem westlichen Kriegsschauplatz eingesetzt zu werden. In Deutschland löste Korvettenkapitän Erdmenger, der frühere Kommandant von Z 28, Pönitz im März als Flottillenchef ab, und die Flottille bestand nur aus Z 23, Z 24, Z 25, Z 28, Z 32 und Z 37; die beiden letzteren gehörten zum Typ 36 A(Mob). In diesem Stadium des Krieges war die Durchfahrt einer Zerstörerflottille durch den Kanal keine leicht zu nehmende Operation, nachdem der Kanaldurchbruch der Schlachtkreuzer im Februar 1942 die geschockten Engländer veranlasst hatte, ihre Überwachung der schmalen Meeresstrasse gründlich zu verstärken. Die deutsche Kriegsmarine war sich hierüber natürlich im Klaren, und so wurde die Verlegung der Zerstörer durch den Kanal in allen Einzelheiten sorgfältig geplant.

Die Einsatzbedingungen in der Biskaya waren von denen in Norwegen und im Eismeer grundverschieden; vor allem die Bedrohung durch Luftangriffe und Minen war erheblich höher. Eine Reihe von Besprechungen fand statt, an denen Offiziere der Marinegruppe West in Paris, der Gruppe Nord, des Flottenkommandos, des FdZ und anderer interessierter Gruppen teilnahmen, um eine sichere Verlegung der Zerstörer zu garantieren. Erdmenger nervte persönlich und telefonisch alle möglichen Landdienststellen, um die nötige Ausrüstung und Umbauten für die Operationen in dem neuen Kampfgebiet zu bekommen. Es mussten Telefonleitungen zu den neuen vor den Brücken der Zerstörer installierten Vierlingen gelegt werden; die Brücken benötigten Panzerschutz (obwohl dieser schon einmal aus Stabilitätsgründen abgelehnt worden war), und die Rudergänger und Posten Maschinentelegraf mussten zusätzlich geschützt werden. Unglücklicherweise waren aus Materialmangel nur Notmassnahmen durchführbar, und auch diese nur für Z 23 und Z 25; die anderen Zerstörer mussten auf bessere Zeiten warten. Angesichts der zu erwarteten höheren Bedrohung aus der Luft wurde auch die Munitionszuführung zu den Fla-Geschützen verbessert.

Ende Februar fuhr Erdmenger noch einmal nach Paris zu weiteren Gesprächen über die bevorstehende Verlegung mit dem Gruppenkommando West, Stabsoffizieren der Luftflotte 3 und des Jägerführers Holland. Generaladmiral Marschall und sein Stabschef, Kapitän zur See Hoffmann, betonten, dass die Zerstörer Cherbourg spätestens in der Morgendämmerung erreichen mussten, während die Luftwaffenoffiziere vor allem auf die Schwäche der Luftwaffe in jenem Gebiet hinwiesen. Trotzdem konnte man sich darauf einigen, dass ständig vier Flugzeuge über den Zerstörern und vier weitere in Bereitschaft stehen würden. Mehr war nicht zu erreichen, und Erdmenger fuhr wieder nach

Verteilung der Torpedoboote, 31. Juli 1943

2. Flottille (Wesermünde)

T 2 der 25. U-Boot-Flottille in Libau zugeteilt
 T10 wie T2
 T 7 Torpedoschule, Travemünde
 T 4 in Swinemünde
 T 5 Maschinenüberholung in Wesermünde
 T11 wie T5
 T 9 im Dock in Elbing
 T12 im Dock in Kiel

3. Flottille (Gotenhafen)

T13 im Dock in Danzig
 T14 im Dock in Brest
 T15 im Dock in Rostock
 T16 im Dock in Kiel
 T17 wie T16
 T18 Torpedoschule, Travemünde
 T19 Westfrankreich
 T20 als Torpedofangboot bei der U-Boot-Schulflottille in Norwegen
 T21 wie T20

4. Flottille (Brest)

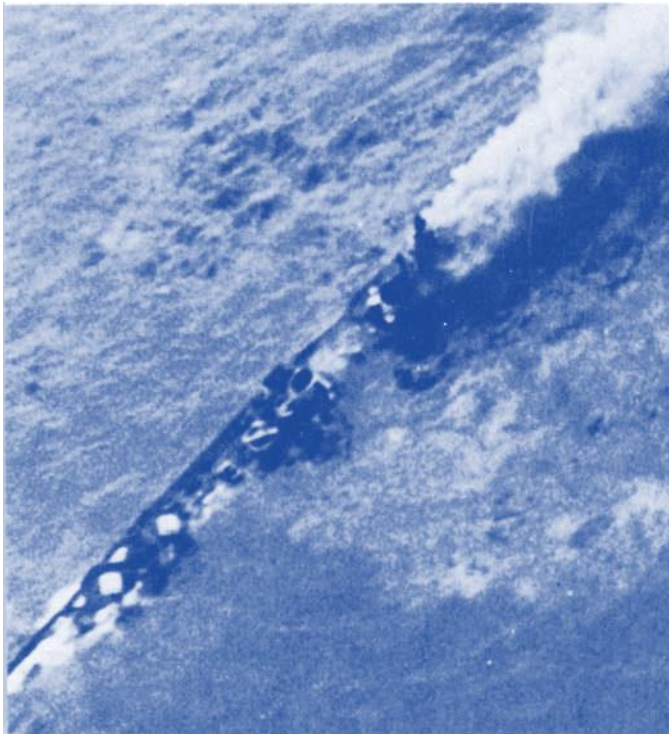
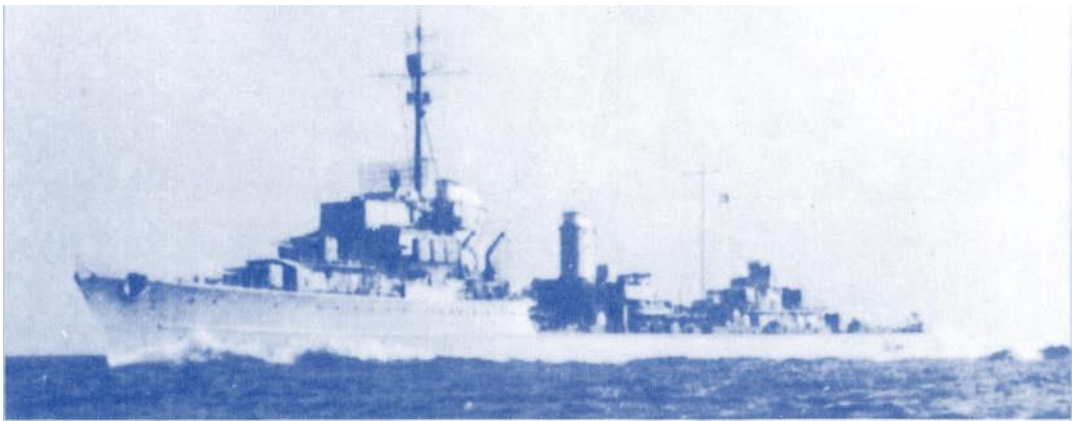
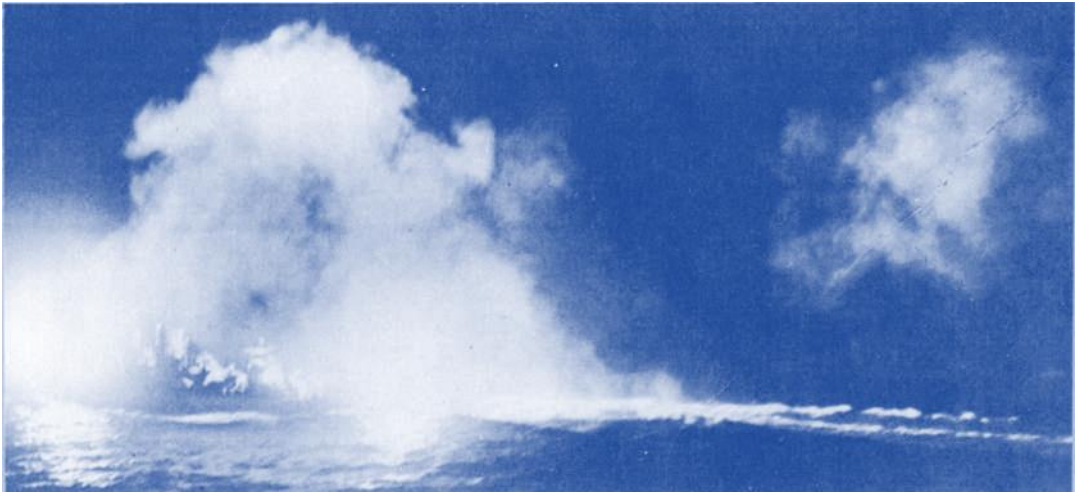
T22 in Brest
 T23 in Brest
 T24 in Brest
 T25 in Brest
 T26 Herstellung der Kriegsbereitschaft in der Ostsee
 T27 wie T26

5. Flottille (La Pallice)

»Möwe« in La Pallice
 »Kondor« in La Pallice
 »Falke« in La Pallice
 »Jaguar« in La Pallice
 »Greif« Maschinenüberholung in Cherbourg
 T28 im Dock in Danzig

Hause. Auf dem Rückweg wurde auf seinen Zug ein Sabotageanschlag verübt, aber er erreichte unverletzt Kiel.

Der Operationsbefehl sah einen Kanaldurchbruch während der Vollmondperiode in der Nacht vom 2. zum 3. März vor; Dünkirchen sollte bei Hochwasser um 21.30 passiert werden. Mondaufgang war um 5.50 Uhr, und die Fahrt westwärts von Cherbourg aus sollte in der folgenden Nacht stattfinden. Es war geplant, mit sechs Zerstörern durchzubrechen, aber Z 28 lag zur Maschinenüberholung in der Werft, nach deren Abschluss er gebraucht wurde, um den Schlachtkreuzer »Scharnhorst« nach Norwegen zu geleiten (Operation Paderborn), wo er dann blieb. Für die Fahrt nach Westen war geplant, dass die Zerstörer in zwei Divisionen, A und B, aufgeteilt werden sollten. Die A-Division mit Z 23, Z 24 und Z 25 unter dem Flottillenchef sollte nach Bordeaux gehen, die B-Division mit Fregattenkapitän Reinecke auf Z 28 mit Z 32 und Z 37 nach La Pallice. Die A-Division sollte sechs bis sieben Seemeilen vor der B-Division laufen. Nach dem Passieren des Nord-Ostsee-Kanals sollte die A-Division auf der Reede von Cuxhaven, die B-Division auf Altenbruch-Reede ankern und dort während der Nacht aus Tankern beölt werden. Der eigentliche Durchbruch nach Westen umfasste zehn Seiten im Operationsbefehl, mit kleinsten Einzelheiten bis hin zur Festlegung der Anzahl der mitzuführenden Ferngläser. Für den Fall einer Katastrophe sollte jeder Zerstörer Sprengladungen zur Selbstversenkung bereithalten – drei Wasserbomben, je eine in beiden Wellentunnels und eine im Funkraum –, und vier Boote der 3. Torpedobootsflottille sollten unmittelbar vor den Zerstörern durch den Kanal laufen.



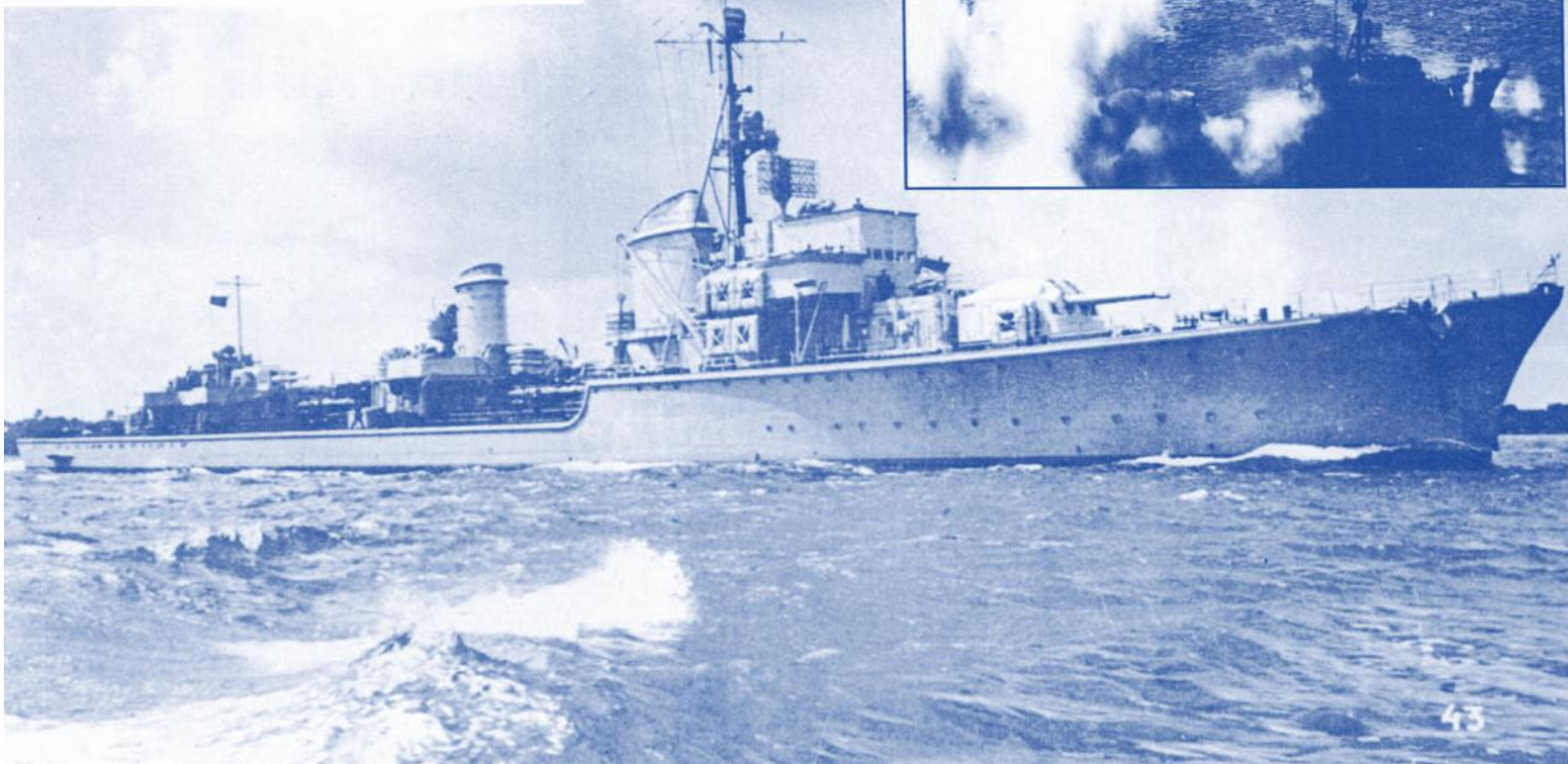
oben: Die Detonation von 2 Torpedos an dem britischen Zerstörer «Javelin» am 29.11.1940 erhellt schaurig die Nacht und beleuchtet an Steuerbord einen seiner Angreifer, der sehr nah herangelaufen ist.

Mitte: Z 43 mit hoher Fahrt in der Ostsee. Der Backbord-Bootskran ist durch ein Paar Davits ersetzt. (*Drüppel*)

unten: Z 32 nach britischen Luftangriffen brennend auf Grund bei der Ile de Batz. Die achteren Geschütze und der Entfernungsmesser stehen nach dem letzten Gefecht gegen britische Zerstörer noch auf Grün 135°. (*Imperial War Museum*)

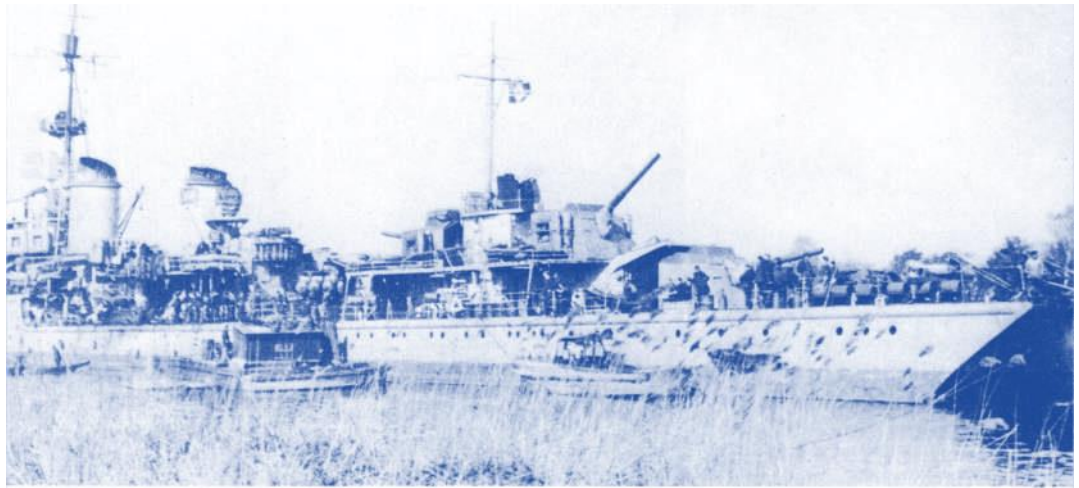
Z 34 läuft 1942 aus Kiel aus. Auffällig die kurzen Stützen des Dreibeinmasts und der Vierling vor der Brücke. (Archiv Gröner)

kleines Bild: Z 24 und T 24 werden vor Le Verdon von der britischen Luftwaffe angegriffen. T 24 (vorn) ist schon schwer getroffen, während weitere Raketen auf Z 24 zurasen. Beide Schiffe gingen bei diesem Angriff unter. (Imperial War Museum)





Oben: Z 38 in Norwegen. (Archiv Gröner)

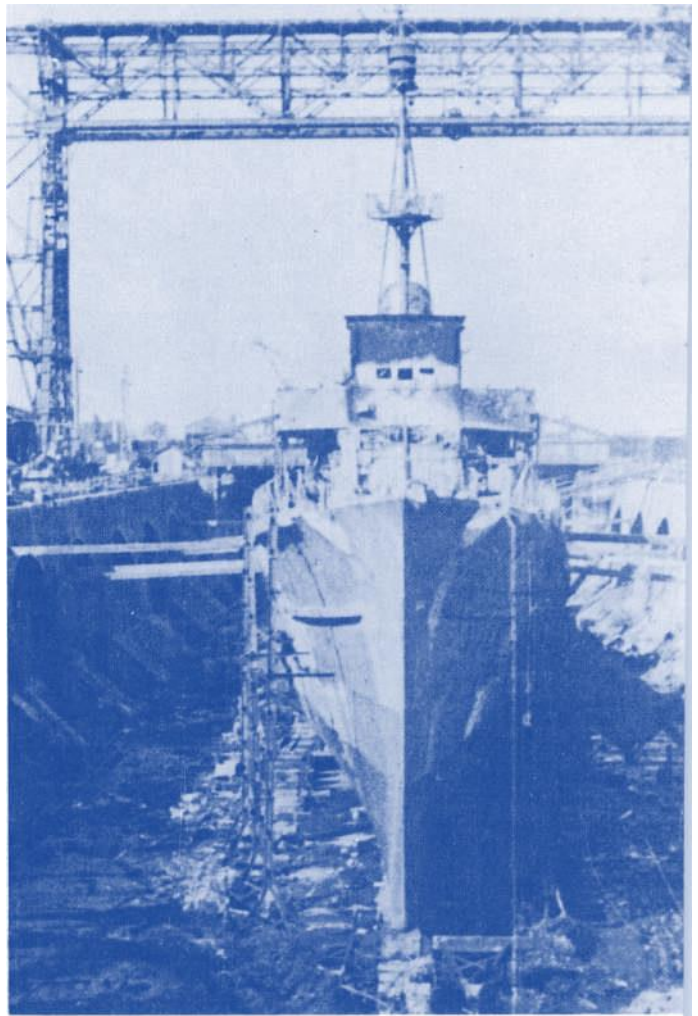


Mitte: Z 38 in Swinemünde, Mai 1945, wegen Treibölmangels nicht einsatzklar. Der Scheinwerfer am Fockmast ist noch vorhanden; die Flak ist durch zwei 3,7 cm-Einzelrohre querab vom achteren Entfernungsmesser verstärkt. (Archiv Gröner)

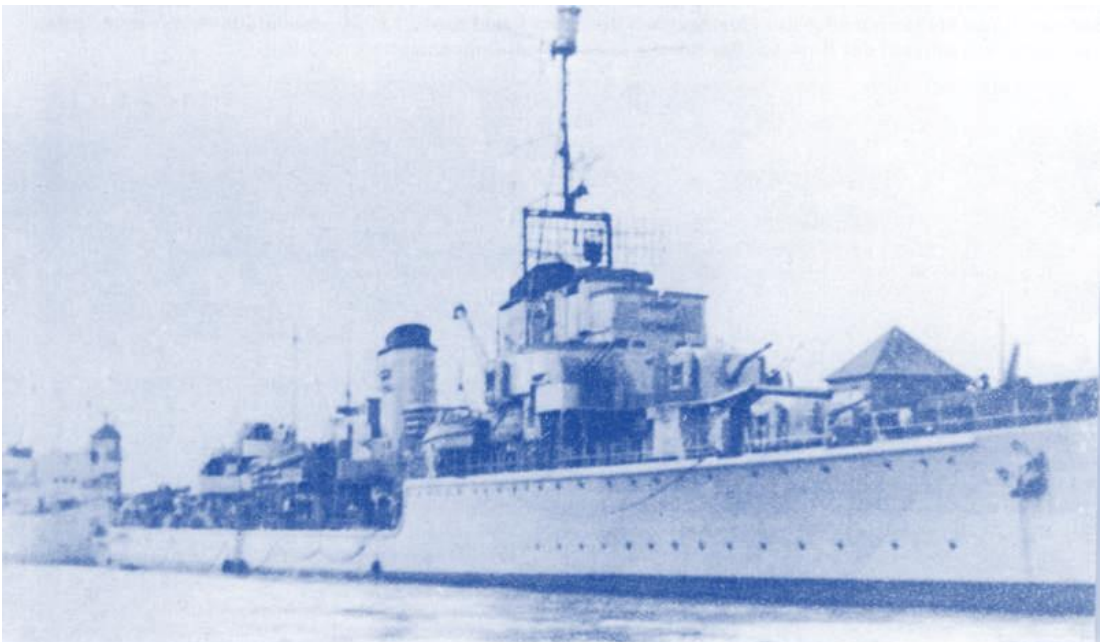
Unten: Z 25 nach «Barbara»-Umbewaffnung gegen Kriegsende in einer deutschen Werft liegend. Die Rohre des vorderen Turms stehen auf höchster Elevation. Vor der Brücke sind zwei 3,7 cm-Doppellafetten aufgestellt, in den Brückennocken und auf der Back vor der Brücke je zwei 2 cm-Doppellafetten. (Drüppel)



oben links: Z 37 liegt verlassen und ausgebrannt im November 1944 im Dock in Bordeaux. Das Schiff wurde von der eigenen Besatzung abgerüstet und die Maschinen zerstört, ehe die Franzosen die Stadt wieder in Besitz nahmen.



unten: «Steinbrinck» im Jahre 1945 nach «Barbara»-Umbau. Auf der Plattform des zweiten 12,7 cm-Geschützes stehen zwei 3,7 cm-Doppellafetten; über der Brücke eine «Hohentwiel»-Matratze. Vom Schwesterschiff «Lody» unterschied sich der Zerstörer durch Einzelheiten wie die Form des Tormasts, Krähen- nest, Entmagnetisierungskabel und fehlende Spritzwasserleiste.



Die deutschen Planungen wurden jedoch wieder einmal durch Schäden auf den Zerstörern über den Haufen geworfen. In den flachen Gewässern des Kanals waren magnetische Grundminen eine grosse Gefahr, und der Entmagnetisierungszustand von Z 23 und Z 32 gab Anlass zur Besorgnis. Z 23 und Z 25 gingen am 3. durch den Nord-Ostsee-Kanal, beöhlten in Brunsbüttel und warteten dann in Ostermoor auf Z 32 und Z 37, aber die Operation war schon hinter dem vorgesehenen Zeitplan zurück, und da sich der magnetische Zustand von Z 23 weiter verschlechterte, wurde die Weiterfahrt aufgeschoben, während das Schiff entmagnetisiert wurde; daher kam die Operation unter dem Codenamen «Karin» erst am 5. in Gang, als Z 23 um 2.15 Uhr auf Brunsbüttel Reede die Anker lichtete. Fast sofort bekam Z 25 Schwierigkeiten mit seiner Backbord-Hochdruckturbine und musste Zurückbleiben. Später trafen Z 32 und Z 37 ein, und die vier Zerstörer liefen auf den Südausgang der Nordsee zu, mit ausgefahrenem Minensuchgerät und einer Eskorte von vier Flugzeugen. Gegen Mittag stand die Flottille nördlich der westfriesischen Inseln.

Das Wetter war gut, die See ruhig und der Himmel bewölkt. Um 18.30 Uhr wurde Scheveningen passiert, und um 20.00 Uhr lag die Scheldemündung querab an Backbord. Achteraus war Flakfeuer zu hören, und man rechnete mit Angriffen englischer Schnellboote – an Steuerbord waren Schraubengeräusche zu hören, aber ein Angriff fand nicht statt. Im Kanal lagen Markierungsboote, die die Zerstörer ähnlich wie beim Unternehmen «Cerberus» leiten sollten; trotzdem gab es eine Beinahe-Kollision mit dem Wrack des Torpedobootes «Wolf» (das am 8. Januar 1941 nördlich von Dünkirchen auf einer Mine gesunken war), das erst in letzter Minute gesichtet wurde. Als man sich der Strasse von Dover näherte, wurde Funkverkehr zwischen der Funkstation Dover und Schnellbooten aufgefangen, und ein paar Minuten vor Mitternacht gab es Alarm, und einige bange Augenblicke, als ein abgeblendetes deutsches Fahrzeug gesichtet wurde.

Um 1.40 Uhr meldete Z 23 einen Schaden an der Backbordmaschine, der die Fahrt des Zerstörers auf 27 Knoten herabminderte, und wenige Minuten später funkte Z 37, dass er vor Calais im Gefecht mit drei britischen Schnellbooten stehe. Cap Gris Nez wurde um 1.56 Uhr passiert, und eine halbe Stunde später, in der Nähe von Boulogne, wurden auf Z 23 an Backbord voraus Schatten gesichtet. Auch Motorgeräusche waren zu hören, und der Zerstörer eröffnete das Feuer, gefolgt von den Küstenbatterien und Z 24, aber keine Seite erzielte irgendwelche Treffer. Da sich die Zerstörer inzwischen so verspätet hatten, dass Cherbourg vor der Morgendämmerung nicht mehr zu erreichen war, beschloss Erdmenger, Le Havre anzulaufen. Das Anlegemanöver war bei dichtem Nebel etwas schwierig, und Z 37 lief auf Grund und musste durch einen Schlepper befreit werden.

Die Zerstörer blieben den Tag über im Hafen, und erst nach Mitternacht lichteten Z 23, Z 24 und Z 32 die Anker und fuhren unter einem klaren Sternenhimmel weiter. Die Fahrt verlief störungsfrei; Ouessant wurde um 3.22 gerundet, und danach wurde die Fahrt verringert, um Treibstoff zu sparen. Z 24 hatte Probleme mit seinem Doppelturm, ähnlich wie Z 23 im Dezember 1942, aber am frühen Nachmittag wurde vor der Girondemündung der Sperrbrecher 5 gesichtet, der die Zerstörer die Gironde hinauf nach Bor-

deux führte, wo sie am frühen Abend festmachten und Tarnnetze ausbrachten. Am folgenden Tag ging der Flottillenstab an Land zur Besprechung mit dem örtlichen Marinekommando und dem KG 40, der örtlichen Luftwaffengruppe in Bordeaux-Merignac, deren Focke-Wulf Fw 200-Langstreckenaufklärer die Biskaya überwachten und feindliche Schiffe angriffen. Für den Rest des Monats lag die Flottille auf der Reede von Royan in Bereitschaft, und auch Z 37 traf während dieser Zeit wieder ein.

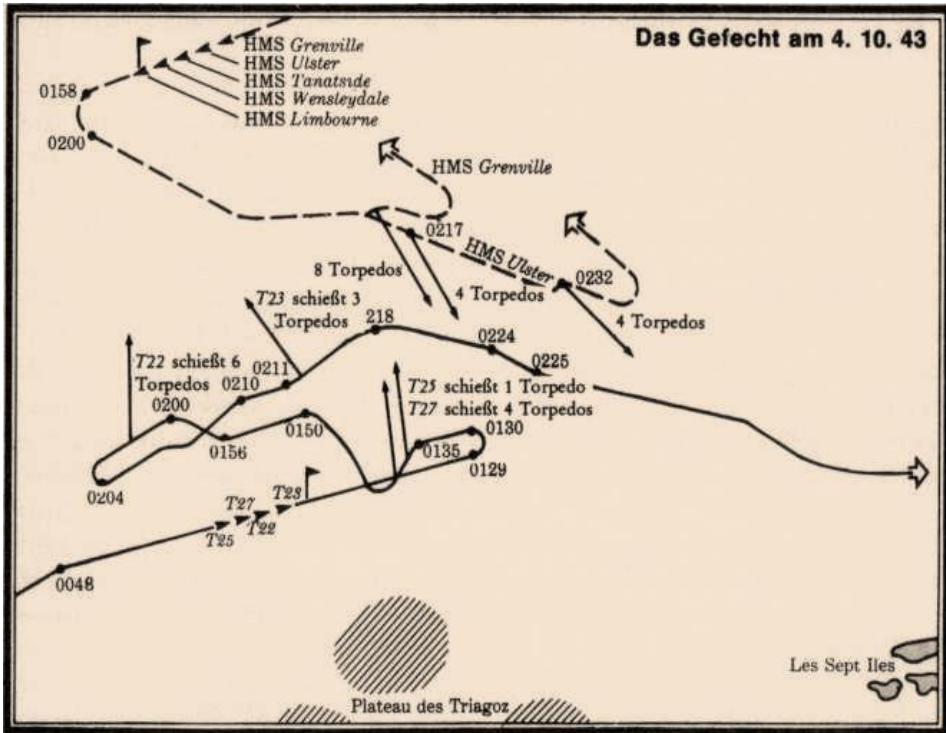
SCHATTEN BACKBORD QUERAB

Die erste Operation der Flottille kam am 30. März in Gang, als alle vier Zerstörer ausliefen, um den aus Japan kommenden Blockadebrecher «Pietro Orseolo» hereinzuholen. Die Zerstörer trafen das Schiff etwa 140 Seemeilen westlich Kap Finisterre und geleiteten es trotz schwerer Angriffe von Beauforts und Beaufighters der RAF und trotz eines Torpedotreffers durch das US-Unterseeboot «Shad» zurück in die Gironde. Fünf Flugzeuge stürzten in der Abwehrfeuer der Zerstörer ab.

Danach sollte ein anderer Blockadebrecher, «Himalaya», der schon am 28. März einen Ausbruchversuch nach Fernost unternommen hatte, aber nach der Erfassung durch die RAF umkehren musste, seinen zweiten Versuch unternehmen. Die Sicherungsgruppe unter Erdmengers Befehl bestand diesmal aus Z 23, Z 24 und Z 32 sowie den Torpedobooten T 5, dem grösseren T 22, und dem älteren «Kondor». Nach dem Auslaufen am 9. April wurden die Schiffe wieder in der Biskaya entdeckt, woraufhin der Durchbruchversuch wieder abgebrochen wurde, der Verband kehrte nach der französischen Küste zurück. Z 23 lief vor dem Frachter, «Kondor» in Kiel, T 22 stand an Steuerbord voraus, T 5 entsprechend an Backbord, und die beiden übrigen Zerstörer, Z 32 und Z 24, standen Backbord und Steuerbord achteraus von «Kondor». Die Schiffe waren gefechtsklar, und die Besatzungen warteten auf den Angriff, der nach der Sichtmeldung der Fühlung haltenden Sunderland kommen musste.

Er kam gegen 20.30 Uhr als kombinierter Angriff von Torpedos tragenden Hampdens der 415. Staffel der kanadischen Luftwaffe und Wellington-Bombern der 31. tschechoslowakischen Staffel. Fünf Hampdens kamen im Tiefflug von Backbord achteraus zwischen Z 32 und «Kondor», während zwei weitere Torpedoangriffe von Steuerbord querab und Backbord voraus herangetragen wurden. Die Wellingtons griffen gleichzeitig von vorn und oben an. Alle Schiffe schossen Sperrfeuer um den Frachter, sogar aus den 15 cm-Rohren, und konnten damit den Angriff wirksam abwehren. Mehrere Zerstörer wurden von den angreifenden Flugzeugen beschossen; auf Z 24 gab es dadurch einige Tote und zahlreiche Verletzte, aber «Himalaya» erreichte sicher die Gironde.

Die 4. T-Flottille wurde im August weiter verstärkt, als am Morgen des 30. Juli T 26 und T 27 von Kiel nach Westen gingen, womit sich die Stärke der Flottille auf sechs Boote erhöhte. Nach Mineneinsätzen im September kam es Anfang Oktober zu dem ersten einer Reihe von Zusammenstößen mit britischen Zerstörern, als die Flottille mit



T 22, T 23, T 25 und T 27 aus Brest auslief, um als Fernsicherung für einen kleinen Geleitzug zu dienen.

In den Frühstunden des 4. Oktober lief der Verband mit Generalkurs Ost nördlich des Plateau des Triagoz, als eine Warnung vor einem Feindverband im Nordwestkurs einging. Kaum drei Minuten später wurde an Backbord querab zwei Schatten gesichtet und als Zerstörer identifiziert. Der britische Verband, bestehend aus den Geleitzerstörern «Limbourne», «Wensleydale» und «Tanatside» der «Hunt»-Klasse und den Flottenzerstörern «Grenville» und «Ulster», hatte noch keine Ahnung von der Anwesenheit des deutschen Verbandes. Korvettenkapitän Kohlauf befand sich in einem gewissen Dilemma. Die britischen Schiffe waren gegen den helleren nördlichen Horizont gut zu sehen, während seine eigene Flottille vor dem dunkleren Südhorizont verschwand. Er befand sich noch nicht in einer guten Ausgangsposition für einen Torpedoangriff, und er hatte Befehl, einen Konvoi zu sichern, und nicht durch eine offensive Aktion dessen Sicherheit zu gefährden. Der Offensivgedanke erwies sich jedoch als stärker; die 4. Flottille drehte, und T 25 und T 27, die am günstigsten standen, erhielten Befehl, je sechs Torpedos zu feuern. T 25 konnte nur einen Torpedo losmachen, T 27 vier, und dann drehte die Flottille ab. Kein Torpedo traf, woraufhin Kohlauf wieder drehte und auf Parallellkurs ging, noch immer unentdeckt. Dann schaltete T 23 zwecks genauerer Entfernungsbestimmung sein Radargerät ein, das 3'400 bis 3'600 m angab, aber die Impulse wurden auf

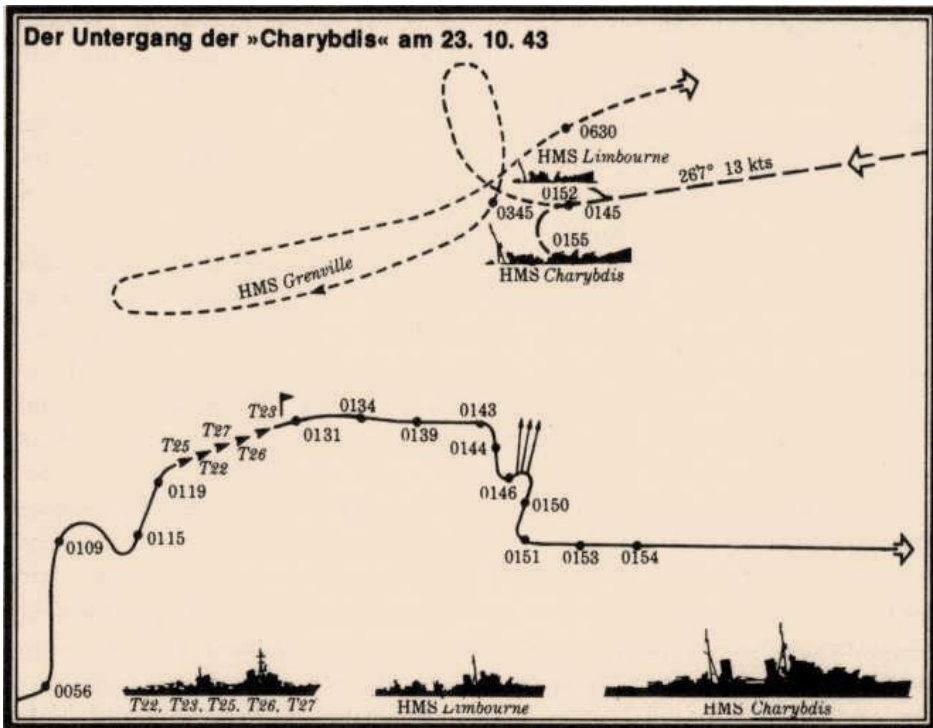
«Limbourne» aufgefangen, die Alarm gab; die britische Flottille änderte den Kurs, um den Gegner abzuschneiden und ging schnell auf Höchstfahrt.

Unterdessen hatte T 22 weitere sechs Torpedos losgemacht, die ebenfalls vorbei gingen, wahrscheinlich, weil der britische Verband den Kurs geändert hatte, und ging dann wieder auf Ostkurs, wobei sich zwischen den deutschen Torpedobooten und «Ulster» und «Grenville» bei 28 Knoten ein laufendes Gefecht entwickelte. Die «Hunts» fielen bei dieser Fahrstufe schnell zurück. Im Licht von Leuchtgranaten beschossen sich beide Seiten, wobei die Briten entschieden schlechter wegkamen. «Grenville» wurde sofort achtern getroffen und in Brand gesetzt, konnte aber noch alle Torpedos abschiessen, wenn auch ohne Erfolg. T 23 erwiderte ebenso erfolglos mit drei weiteren Torpedos; «Ulster» schoss vier, ehe sie an Backbord in die Wasserlinie getroffen wurde, wodurch die vorderen Munitionskammern geflutet wurden. Der Zerstörer konnte trotzdem noch seine restlichen vier Torpedos losmachen. Die deutschen Boote entkamen unbeschädigt; T 23 feuerte seine letzten drei «Aale» im Lichte der Leuchtgranaten, ehe die beschädigten Engländer die Jagd abbrachen. Der deutsche Verband lief nach Osten ab; eine Jagd auf die beschädigten Feindschiffe kam wegen der Anwesenheit der «Hunts» nicht in Frage, und am frühen Abend ankerte er auf der Reede von Dinan. Die deutschen Boote hatten nur geringfügige Schäden durch Splitter.

ÜBERALL TORPEDOS

Ende Oktober gelang den Torpedobooten ein grosser Erfolg, wahrscheinlich der grösste des ganzen Krieges. Am Abend des 22. versammelte sich die Flottille (T 23, T 26, T 27, T 22 und T 25) auf der Reede von Brest mit dem Befehl, die Fahrt des Blockadebrechers «Münsterland» und der 2. Minensuch-Flottille als Geleitschutz den Kanal hinauf nach Cherbourg aus der Ferne zu sichern. Später in der Nacht sichtete die Flottille das Geleit und ging nordwestlich von diesem auf Position. Um 0.25 Uhr erfasste T 25 mit dem Horchgerät ein Ziel nördlich von den Torpedobooten; Kohlauf befahl «Klar zum Gefecht», liess auf das Ziel zulaufen und drehte dann nach Osten, um das bevorstehende Gefecht vom Geleit wegzuziehen. Der Feinverband befand sich auf der «Operation Tunnel», einem deutscherseits schon bekanntem Routine-Unternehmen, und so erwartete Kohlauf, dass der britische Verband parallel zu seinem eigenen in idealer Torpedoschuss-Position laufen würde; ausserdem standen die Briten wieder gegen den helleren, die Torpedoboote aber gegen den dunkleren Horizont, und dazu näherte sich von Südwesten eine Regenbö, die den Deutschen ebenfalls half.

Die Sicht war schlecht, die Wolken hingen niedrig am Himmel, und es lief eine lange Dünung. Um 1.25 ging der Mond auf, aber kurz vorher erfasste «Limbourne» die deutschen Funkbefehle, als die Torpedoboote gerade mit Ostkurs Kiellinie bildeten. Die an das britische Führerschiff, den Leichten Kreuzer «Charybdis», gefunkten Warnsignale wurden wiederum auf deutscher Seite auf gefangen, so dass Kohlauf wusste, dass das Überraschungsmoment dahin war.



Die britischen Schiffe – «Charybdis» und die Zerstörer «Grenville», «Rocket», «Limbourne», «Talybont», «Stevenstone» und «Wensleydale» – waren auf dem Papier ein eindrucksvoller Kampfverband, hatten aber vorher weder am Tag noch bei Nacht zusammen operiert. Um 1.36 Uhr hatte der Kreuzer ein Radarecho in 8'100 m Entfernung und schoss ein paar Minuten später eine Leuchtgranate, die aber über den Wolken platzte und daher keinen Effekt hatte. Gleichzeitig sahen die Torpedoboote den Kreuzer und gingen auf Südkurs, wobei sie die Fahrt erhöhten.

Für Kohlauf erschien die Lage gefährlich, da der Kreuzer seine Flottille böse zurichten konnte, aber er ahnte nicht, dass keins der britischen Schiffe ihn gesehen hatte und ihn auch im Laufe des folgenden kurzen Gefechts nicht sehen würde. Im Abdrehen schossen alle Torpedoboote ausser T 25 ihre volle Ausstattung an Torpedos, insgesamt 24 Stück. Kaum hatte «Charybdis» ihre Leuchtgranate gefeuert, als zwei Torpedolaufbahnen gesichtet wurden, und trotz eines Ausweichmanövers in letzter Minute traf einer an Backbord unter den Torpedorohren. Durch die Detonation liefen der E-Raum 2 und der Kesselraum B voll, die Backbord-Ringleitung fiel aus, das Schiff legte sich um 20° über, schor nach Backbord aus und stoppte.

Panik ergriff die Engländer, als plötzlich überall Torpedos gemeldet wurden. «Limbourne» schoss Leuchttraketen, die den angeschlagenen Kreuzer prächtig erleuchteten, während «Grenville» und «Wensleydale» mehreren Torpedos nur knapp ausweichen

konnten. Dann traf ein zweites Torpedo den Kreuzer bei Station 135, wieder an Backbord, so dass sich die Schlagseite auf 50° erhöhte. Der achtere Maschinenraum lief voll, die gesamte Stromversorgung fiel aus, und durch die Wucht der Explosion hatte sich der gesamte Decksaufbau gelöst. Kaum eine Minute später traf ein weiteres Torpedo «Limbourne», die gerade nach Backbord drehte, in die vordere Munitionskammer, die prompt explodierte, mit abgerissenem Vorschiff und schwerer Steuerbordschlagseite trieb der Zerstörer hilflos in der See. Führungslos und völlig konfus jagten die übrigen britischen Schiffe hin und her; man glaubte, der torpedierte Zerstörer sei «Rocket» gewesen, und der Kommandant der «Grenville» wusste nicht, dass er nun dienstältester Offizier war.

Während die britischen Zerstörer Überlebende retteten und «Rocket» die beschädigte «Limbourne» mit einem Torpedo versenkte, zog sich die deutsche Flottille unauffällig und unbeschädigt zurück und lief voll Freude über ihren Sieg zum Geleit. Kohlauf nahm an, dass der erste Torpedo, der den Kreuzer traf, von T 23 und der zweite von T 27 kam, während «Limbourne» entweder von T 22 oder T 26 getroffen worden war. Die Ursache dafür, dass T 25 keine Torpedos geschossen hatte, lag in einem Personalwechsel: sein Torpedooffizier war nach drei Jahren bei der Luftwaffe erst vor kurzem an Bord gekommen und war folglich nicht in der Lage, mit den schnell wechselnden Lagen eines Nachtgefechts fertig zu werden.

Die beiden Versenkungen waren zu diesem späten Zeitpunkt des Krieges ein wohlverdienter Erfolg für die Kriegsmarine. Mit ihnen hatten die Überwasserstreitkräfte eine wertvolle Nachricht für die Heimatfront, die fast nur noch Meldungen von den U-Booten zu hören bekam. In Paris war Admiral Krancke, der Chef der Marinegruppe West, hocheifrig über die Versenkung und schrieb seine Gefühle in sein Kriegstagebuch: «Hervorgehoben werden müssen das Geschick und die grosse Umsicht, mit der Korvettenkapitän Kohlauf das Gefecht geführt hat. Trotz der kurzen Zeit, die er erst Flottillenchef ist, hat er bei seinem zweiten Gefecht wieder seine Energie, Einsatzfreude und Kampfbereitschaft gezeigt. Ich habe ihn für das Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes vorgeschlagen. Der Erfolg hat ausserdem die ausserordentlich gute Zusammenarbeit mit dem B-Dienst gezeigt.» Dieser letzte Satz war ein Hinweis auf die Tatsache, dass die deutsche Funküberwachung einen guten Einblick in die Arbeitsroutine der britischen Patrouillen gewonnen hatte und dadurch in der Lage gewesen war, die 4. Flottille auf die Anwesenheit der «Charybdis»-Gruppe hinzuweisen.

Kohlauf bekam sein Ritterkreuz, Symbol für einen Höhepunkt in der Tätigkeit der Torpedoboote. Von diesem Zeitpunkt jedoch ging es angesichts der immer drückender werdenden alliierten See- und Luftherrschaft schnell mit ihnen bergab.

LAUFENDES GEFECHT

An der Atlantikküste waren Mitte 1943 die Zerstörer der 8. Flottille meist damit beschäftigt, U-Boote durch die Biskaya zu geleiten; dazu kamen Übungen zusammen mit den Torpedobooten, Instandhaltungsarbeiten und Routineüberholungen. Im November gab es Verstärkung in Gestalt von Z 27 und ZH 1, dem 1940 erbeuteten ehemals hollän-

dischen Zerstörer «Gerard Callenburgh». Die Niederländer hatten die Fertigstellung durch die deutsche Kriegsmarine bei jeder Gelegenheit hintertrieben, und obwohl das Schiff schon am 5. Oktober 1942 offiziell in Dienst gestellt worden war, hatte es ein volles weiteres Jahr intensiver Arbeit gebraucht, bis der Zerstörer tatsächlich einsatzbereit war. Nach zahlreichen Defekten und Problemen mit der ungewohnten Maschinenanlage kam der Zerstörer jetzt zum ersten Mal an die Front.

Z 27 und ZH 1 passierten zwischen dem 2. und 4. November 1943 den Kanal, wobei sie von den Dover-Batterien und Schnellbooten angegriffen wurden. Beim Beschuss durch die Küstenbatterien hatte es auf beiden Schiffen Schäden durch Granatsplitter gegeben; im Gegenzug waren mehrere britische Schnellboote beschädigt worden. Die Ankunft der beiden Zerstörer in Bordeaux erhöhte die Stärke der Flottille auf sechs Schiffe, wenn auch ZH 1 ein «seltener Vogel» blieb: kleiner, langsamer und schwächer bewaffnet als seine Kollegen, muss er dem Flottillenchef ziemliches Kopfzerbrechen hinsichtlich der richtigen Einsatzmethode verursacht haben.

Kapitän zur See Erdmenger ergriff die erste Gelegenheit, seine Flottille zusammen üben zu lassen, als alle sechs Zerstörer am 30. November in die Biskaya ausliefen. Es handelte sich um eine umfangreiche Übung, denn auch die fünf Torpedoboote des Typs 39 der 4. Flottille nahmen daran teil. Das Manöver dauerte zwei Tage, sollte die Zusammenarbeit der Flottillen einüben und die Kommandanten aneinander gewöhnen, aber es war kaum möglich, eine Flottille innerhalb weniger Tage zu einem effektiven Kampfverband zusammenzuschweißen, und genau das würde bald benötigt werden.

Ende Dezember wurde in der Biskaya der Blockadebrecher «Alsterufer» mit wertvollen Rohstoffen aus Japan zurückerwartet. Erdmenger ging mit seiner ganzen Flottille in See, verstärkt durch die sechs grossen Torpedoboote der 4. Flottille, um das Schiff mit der bitter benötigten Rohstoffladung sicher in einen französischen Hafen zu bringen. Die britische Admiralität hatte vom erwarteten Eintreffen des Blockadebrechers Wind bekommen und ihrerseits Dispositionen getroffen, um ihn abzufangen. Der Leichte Kreuzer «Glasgow» lief am 24. Dezember von Horta auf den Azoren aus; der Leichte Kreuzer «Penelope» stand mit Nordkurs auf der Höhe von Lissabon; «Mauritius» hatte Befehl erhalten, Gibraltar zu verlassen und sich bis zum 30. auf Position 46°01'N 23°20'W zu begeben; «Gambia» stand im westlichen Atlantik, und «Enterprise» war im Begriff, zu «Glasgow» zu stossen. Die britischen Operationen verfolgten drei Ziele: alle einlaufenden Handelsschiffe zu versenken, eventuell auslaufende Blockadebrecher am Durchbruch zu hindern und den deutschen Deckungsverband anzugreifen.

Korvettenkapitän Kohlauf lief am Morgen des 27. mit T 23, T 24, T 26 und T 22 aus Brest aus, und die 8. Zerstörerflottille verliess die Gironde mit Z 24, Z 27, Z 32 und Z 37, begleitet von T 25 und T 27, die am nächsten Morgen zu ihrer Flottille detachiert werden sollte. Die «Operation Trave» war angelaufen. Um 4.00 Uhr am nächsten Tag stand die 4. Flottille etwa 300 Seemeilen südlich Cape Clear, und die 8. Zerstörerflottille

stand etwas südlich von ihr. Die Zerstörer waren bereits in Schwierigkeiten. Z 23 hatte im Vorschiff ein behelfsmässig repariertes Leck, aber sein S-Gerät und die Entmagnetisierung waren nicht in Ordnung. Z 24 hatte Probleme mit den Turbinen, Z 27 mit dem vorderen Geschützturm. Was sie nicht wussten, war, dass ihr Vorstoss bereits sinnlos geworden war, denn am vorangegangenen Nachmittag hatte ein Liberator-Bomber der 311. tschechoslowakischen Staffel der RAF die «Alsterufer» gesichtet und so schnell versenkt, dass sie nicht einmal mehr funken konnte. Damit waren die britischen Kreuzer frei, von denen zwei, «Glasgow» und «Enterprise», sich um 3.00 Uhr etwa 300 Seemeilen südwestlich des deutschen Verbandes vereinigt hatten und nun entlang des 45. Breitengrades nach Osten dampften.

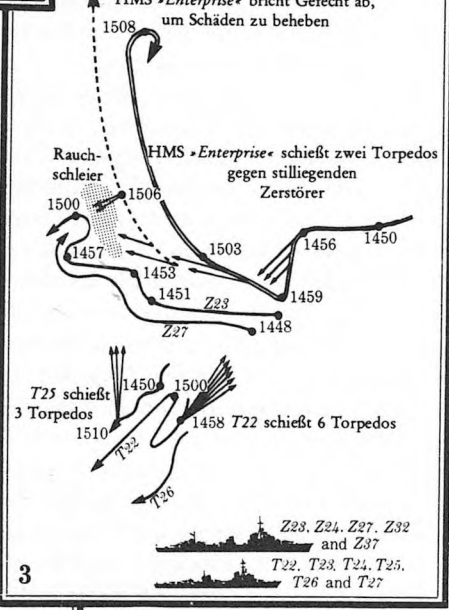
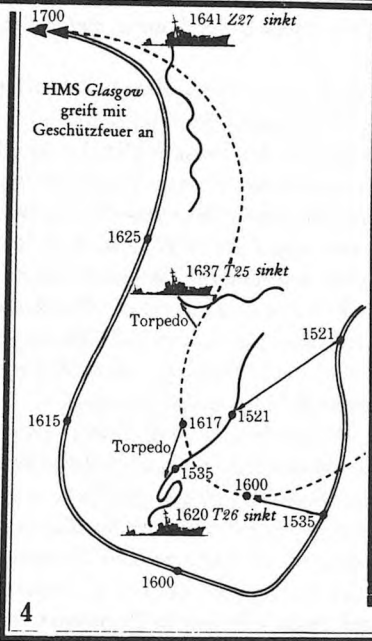
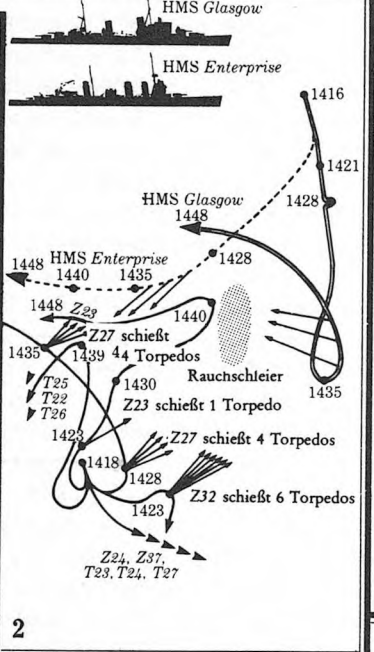
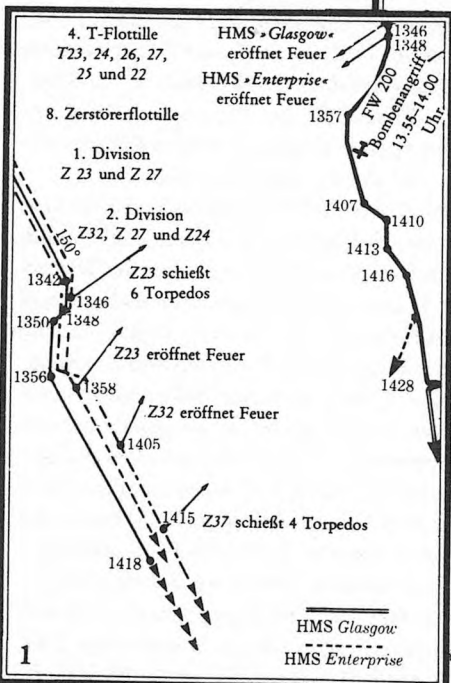
In der äusseren Biskaya wehte ein frischer Ostwind, und die Wellen bekamen allmählich weisse Schaumkronen; der Himmel war bedeckt. Die Verhältnisse auf den Zerstörern und Torpedoboote wurden unangenehm; die Schiffe arbeiteten schwer in der immer rauher werdenden See. Alliierte Flugzeuge hatten die Position des deutschen Verbandes bereits gemeldet. Die Liberator «B» der 105. Staffel der US-Marine hatte um 9.27 am Vormittag vier mit Ostkurs laufende Zerstörer gemeldet; weitere Meldungen waren von Liberator «V» der gleichen Staffel eingegangen. Mit diesen hinreichend genauen Informationen über den deutschen Verband führte Kapitän zur See Clarke auf «Glasgow» seinen Verband nach Norden, um den Deutschen den Rückweg abzuschneiden. Kurz nach Mittag sichtete die 8. Zerstörerflottille im Osten die 4. T-Flottille, woraufhin die Torpedoboote hinter den nördlichsten Zerstörern nach Osten schwenkten und an Backbord querab von diesen auf Position gingen. Dann führte Erdmenger seine Schiffe in Aufklärungsformation nach Osten für den Fall, dass der Blockadebrecher irgendwo in dieser Richtung stand.

Um 11.30 Uhr standen die britischen Kreuzer nur noch 45 Seemeilen südlich des deutschen Verbandes, arbeiteten sich weiter nach Norden vor, bis sie nördlich von den am weitesten im Osten stehenden deutschen Schiffen standen und drehten dann auf Südostkurs auf die deutschen Zerstörer zu, nachdem um 12.40 Uhr vom britischen Befehlshaber in Plymouth noch eine genaue Meldung über die Position des deutschen Verbandes eingegangen war. Noch im Drehen ging eine Meldung von «Enterprise» ein, die in 243° Peilsignale aufgefangen hatte, woraufhin die beiden Schiffe wieder auf 220° gingen.

Der deutsche Flottillenchef erhielt die ersten Meldungen über den britischen Verband offenbar um 12.58 Uhr, wahrscheinlich durch eine Sichtmeldung eines seiner Boote, und befahl, mit voller Fahrt Ostkurs zu laufen. Obwohl «Glasgow» und «Enterprise» um 12.24 von der Luftwaffe angegriffen wurden, erhielten die deutschen Schiffe von der Gruppe West erst um 14.14 Uhr eine Warnung über die Anwesenheit britischer Kreuzer, zu einer Zeit, als der Kampf schon voll entbrannt war. Kurz nach der Sichtmeldung liess Erdmenger den Kurs nach Steuerbord ändern, um von den Briten abzuweichen, die sich zwischen ihn und seinen Stützpunkt zu schieben drohten.

Die Zerstörer hatten den Wind und die See nun von vorn, und ständig liefen Brecher über die Back, die vorderen Geschütze, Brücke und Leitstände; besonders die Bedie-

Das Gefecht am 28. 12. 43



nung der offenen ersten 10,5 cm-Geschütze auf den Torpedoboote und des Buggeschützes auf Z 27 mussten einiges aushalten. T 24 gab einen Funkspruch an den Flottillenchef ab: «Kreuzer mit Ostkurs und hoher Fahrt, Position 46°40'N 11°40'W»; gleichzeitig gab Erdmenger seine Absicht bekannt, die Kreuzer durch Torpedoangriffe auf Distanz zu halten. Mit den Kreuzern an Backbord und Wind und See gegenan war das leichter gesagt als getan, denn inzwischen war der Ostwind zum Sturm angewachsen, und die See ging sehr hoch.

Um 13.04 Uhr erhielten die Zerstörer Befehl, die Torpedoboote zu decken, während diese ihren Torpedoangriff führen. Kohlauf kommentierte trocken, dies sei zwar höchst kameradschaftlich, aber keines seiner Boote sei wegen des Wetters in der Lage, Torpedos zu schießen. Er formierte seine Flottille in Kiellinie und wartete erst einmal ab. Wenig später liess Erdmenger auf Südkurs drehen und die Fahrt auf 17 Knoten reduzieren, wahrscheinlich, um es einem Verband zu ermöglichen, sich zu Divisionen zu formieren, und um zu verhüten, dass er direkt in die Kreuzer hineinliefe. Als die Schiffe drehten, manövierten die Torpedoboote, die bisher den Kreuzern am nächsten gewesen waren, in die Lücke zwischen den beiden Zerstörerdivisionen; die 1. Division mit Z 23 und Z 27 stand nun dem Feind am nächsten. Etwa eine Viertelstunde später änderte der deutsche Verband den Kurs wieder mehr auf Osten und ging auf 24 Knoten. Zu diesem Zeitpunkt informierte Kohlauf Erdmenger, dass die Torpedoboote 29 Knoten halten konnten, und dass er es für sinnvoll hielt, möglichst weit nach Osten zu gelangen; Erdmenger erwiderte, dies sei nicht nötig, so lange die Lage noch unklar war. Auch Z 24, der nur in vier Kesseln Dampf hatte und mit Störungen zuerst an der Backbord-, dann an der Steuerbord-Turbine höchstens 27 Knoten laufen konnte, behinderte Erdmengers Entscheidungsfreiheit.

Um 13.40 Uhr sichtete und meldete Z 23 die Kreuzer an Backbord, woraufhin Erdmenger der 1. Division befahl, an die 2. heranzuschliessen und Kurs 180° zu steuern. In seinem Signal verlegte der Flottillenchef den Feind irrtümlich an die Steuerbordseite, aber inzwischen zweifelte keiner mehr, wo der Gegner tatsächlich stand. Dies sollte nicht der letzte Übermittlungsfehler des Führerbootes sein. Die Torpedowaffe bekam Feuererlaubnis, aber nur die 1. Division, Z 23 und Z 27, standen in aussichtsreicher Schussposition, während die Torpedoboote den Befehl nicht ausführen konnten, weil sie den Feind noch nicht sahen. Überkommende See machte alle Entfernungsmesser und Gläser nutzlos, so dass Feindbeobachtung nur mit dem blossen Auge möglich war; die 2. Division, die in Feuerlee stand, konnte ebenfalls kaum in aussichtsreiche Schussposition gelangen.

«Glasgow» sichtete die Zerstörer um 13.32 Uhr in 25.700 m Entfernung in 238°, und während Kapitän zur See Clarke vor dem Gefecht noch schnell eine Erbsensuppe und mit Corned Beef belegte Brote verspeiste, gingen die Kreuzer auf Höchstfahrt und änderten den Kurs, um den deutschen Zerstörern den Rückweg zu verlegen. 16 Minuten später eröffnete «Glasgow» das Feuer aus den Türmen A und B auf 19.600 m; wenige Minuten später fiel «Enterprise» ein. Die 1. Division, Z 23 und Z 27, wurden zwischen 13.64 und 14.00 Uhr mit 18 Breitseiten von «Glasgow» und weiteren Salven von «Enterprise» eingedeckt.

Trotz des guten Schiessens der Kreuzer (laut Kriegstagebuch von Z 23 lagen die Salven «phantastisch dicht») blieben der Zerstörer unbeschädigt, während die Wassersäulen der Einschläge nur 100 bis 150 m von den Schiffen aufstiegen. Z 23 schoss ohne Erfolg sechs Torpedos, drei aus jedem Rohrsatz, als die Entfernung auf 17.000 m gefallen war; Z 27 hielt sich noch zurück. Beide Zerstörer erwiderten das Feuer mit ihren 15 cm-Geschützen; die ersten Salven lagen nur 200 m an Backbord querab von «Glasgow». In der rauen See war das Schiessen der Zerstörer sehr behindert; selbst die Geschützbedienungen in den Türmen wurden nass, weil die See durch die Lüftungsluken eindrang. Während die Kreuzer nach Steuerbord die Zerstörer beschossen, griff eine einzelne FW 200 «Glasgow» von Backbord mit Bomben an, wurde aber von den 10,2 cm-Geschützen des Kreuzers abgewehrt.

Nun entwickelte sich ein laufendes Gefecht mit Generalkurs Süd, das bis etwa 14.18 Uhr dauerte. Während dieser Zeitspanne erhielt die 4. T-Flottille mehrfach Befehl, die Kreuzer mit Torpedos anzugreifen. Sie liefen auch mehrfach an die Kreuzer heran, aber alle Angriffe wurden durch den schweren Seegang verhindert. Die Torpedoboote fuhren praktisch mehr unter als über Wasser, und eine Bedienung der vorderen Geschütze war unmöglich. Die Gischt flog bis zum vorderen Schornstein, überflutete die Brücke und Entfernungsmesser, so dass jede Entfernungsmessung sinnlos war, selbst wenn das Ziel zu sehen gewesen wäre. Kohlauf brach den Angriff ab, drehte nach Süden und lief zu den Zerstörern zurück.

Um 13.56 befahl Erdmenger Z 32 und Z 37, die Anfangs an Steuerbord in Feuerlee marschiert waren, zum Torpedoangriff nach Osten zu laufen. Die beiden Zerstörer drehten nach Backbord auf die Kreuzer zu und eröffneten das Feuer, wenn auch Z 32, dessen 15 cm-Doppelturm unklar war, nicht voraus feuern konnte. Sie verringerten den Abstand zum Gegner bis auf 12.800 m; Z 32 machte sechs, Z 37 vier Torpedos los, während die Kreuzer die Zerstörer mit schwerem, gut gezieltem Feuer eindeckten. Auch diese schossen ausgezeichnet und erzielten um 14.05 Uhr den ersten (und einzigen) Treffer auf «Glasgow»; auch «Enterprise» war ständig eingedeckt. Beide Zerstörer nebelten und zogen sich auf die deutsche Linie zurück. Als Z 32 abdrehte, begann sein vorderer Schornstein zu brennen, so dass die Briten glaubten, Treffer erzielt zu haben. Der Torpedoangriff zwang «Glasgow», nach Backbord abzudrehen; ein Torpedo lief in nur 30 m Entfernung hinter ihr durch, und zwei weitere liefen dicht an der Backbordseite entlang. «Enterprise» hatte zu diesem Zeitpunkt die enge Gefechtsformation mit «Glasgow» gelöst, manövrierte nach eigenem Ermessen und hatte mit den Torpedos nichts zu tun.

Während die zweite Division ihren Torpedoangriff durchführte, beschloss Erdmenger, seinen Verband zu teilen. Der Grund hierzu ist nicht ganz klar, und die Entscheidung war auch nicht nach Kohlaufs Geschmack, der sie für einen Fehler hielt. Wahrscheinlich wollte er keinen Zangenangriff auf die Kreuzer fahren. Die Gruppe West hatte eine Warnung gefunkt, dass sich ein zweiter britischer Verband («Penelope»?) von Cap Finisterre her näherte, aber es ist fraglich, ob diese Warnung zu dem Zeitpunkt, als

der Entschluss zur Teilung des Verbandes fiel, überhaupt auf dem Führerboot eingegangen war. Der Chef der 4. T-Flottille bekam sie erst um 14.32 Uhr. Um 14.18 lief der deutsche Verband in langgezogener Kiellinie in folgender Reihung: Z 32, Z 24, Z 37, T 23, T 27, T 26, T 22, T 25, Z 27 und Z 23. Z 32 und Z 37 standen durch ihren Torpedoangriff etwas weiter nach Backbord. Zu diesem Zeitpunkt erhielten Z 27, Z 23 und die letzten drei Torpedoboote Befehl, nach Steuerbord zu drehen und auf Gegenkurs zu gehen. Alle Schiffe mit Ausnahme des Führerbootes führten den Befehl aus; Z 27 drehte in Ausführung des Befehls nach Backbord. In der Drehung feuerte Z 23 seine beiden letzten Torpedos, da der Schwenkmechanismus des Rohrsatzes beschädigt war; einige Minuten später schoss Z 27 einen Vierfächer, aber keiner der Torpedos traf.

Erdmenger rief nun Z 32 an und gab dessen Kommandanten, Korvettenkapitän von Berger, den Befehl über die südliche Gruppe; er befahl ihm, Ostkurs zu steuern, während seine Gruppe Generalkurs Nord lief. Die beiden britischen Kreuzer waren nach ihren Ausweichmanövern weiter nach Süden gelaufen, bis ihnen klar wurde, dass sich der deutsche Verband geteilt hatte; daraufhin drehte «Glasgow» um 14.35 Uhr, um die Nordgruppe zu jagen; «Enterprise» hatte schon auf Westkurs gedreht, um ihr den Fluchtweg abzuschneiden. Kurz nachdem Z 27 seine Torpedos losgemacht hatte, wurde er von einer Granate, wahrscheinlich von «Enterprise», getroffen. Sie traf den Kesselraum 2, ging durch einen Ölbunker und verursachte sofort starke Brände. Dampf strömte aus dem vorderen Schornstein, und die Geschwindigkeit des Führerzerstörers fiel stark ab. Aber noch war er gefechtsklar: nach dem Treffer feuerte er einen zweiten Vierfächer, wieder ohne Wirkung, und feuerte aus drei Geschützen; das vierte war ausser Gefecht. In der schweren See erwies es sich als unmöglich, die Torpedorohre nachzuladen.

Als Z 27 getroffen wurde, drehten die drei Torpedoboote wieder auf Südkurs. T 26 lief Backbord voraus von T 22, T 25 etwa 500 m achteraus. Z 27 und Z 23 waren nun ausser Sicht. «Glasgow» griff weiter an und konzentrierte sich nun auf T 25. Um 14.54 Uhr erhielt das Boot mehrere Treffer im Bereich des achteren Torpedorohrsatzes und der Vierlings- und 3,7 cm-Plattform; alle Bedienungen wurden getötet oder verwundet. Die Backbordmaschine blieb stehen, und als Kapitänleutnant von Gartzen für die Steuerbordturbine volle Kraft befahl, meldete der Leitende Ingenieur, dass die Treibstoffleitungen im achteren Maschinenraum durchlöchert waren, und das Boot verlor schnell an Fahrt. Dann landete ein weiterer Treffer in der Nähe des vorderen Schornsteins und blies diesen mitsamt dem Mast über Bord. Damit war T 25 erledigt; T 22 wurde gebeten, längsseits zu kommen und die Besatzung abzugeben. Die Feuerleitanlage war beschädigt und unklar, die elektrische Anlage weitgehend ausgefallen und alle Seezielmunition verbraucht, und T 25 konnte nur noch in langsamen Salven Flakmunition mit Kopfzündern verschossen.

Als «Glasgow» die Wirksamkeit ihres Feuers erkannte, machte sie Zielwechsel auf T 26, das schnell eingedeckt wurde und dabei so in Gefahr geriet, dass es die Erlaubnis erbat und erhielt, nach eigenem Ermessen zu manövrieren. T 22 hatte die Feindschiffe an Backbord achteraus, und in dem Versuch, diese zu vertreiben, feuerte es alle Torpe-

dos und eröffnete das Feuer aus seinen Geschützen. Die Torpedos liefen ebenfalls vorbei, und als T 22 nach Steuerbord auf T 25 zudrehte, wurde es ebenfalls von dem Kreuzer eingedeckt. Der Versuch, an T 25 längsseits zu gehen, war eindeutig Selbstmord und musste aufgegeben werden: nebelnd und aus allen Rohren schiessend zog sich T 22 nach Südwesten zurück und stiess bald auf T 26, das unter schwerem Beschuss lag und Treffer in die Kesselräume erhalten hatte. Als T 22 nebelte, um das beschädigte Boot zu decken, funkte dieses, dass es im Sinken sei; nunmehr allein, drehte T 22 nach Norden, um sich abzusetzen. Etwa um die gleiche Zeit, als T 22 versuchte, T 26 einzunehmen, versuchte Z 23, bei dem havarierten Führerboot längsseits zu gehen, aber dann erschienen mit hoher Geschwindigkeit die beiden Kreuzer, und Erdmenger befahl Z 23, nach Osten abzulaufen. Das war aber zur Zeit unmöglich, und der Zerstörer lief nebelnd nach Westen ab.

Nun drehten die beiden britischen Kreuzer auf Generalkurs Süd und nahmen sich noch einmal T 26 vor. «Glasgow» befahl «Enterprise», dem beschädigten Boot den Gnadenstoss zu geben und lief selbst nach Norden, um sich um die anderen beschädigten Feindschiffe, insbesondere T 25, zu kümmern. Als der Kreuzer nach Norden dampfte, kam im Nordwesten nicht T 25, sondern Z 27 in Sicht, der stumm in der Dünung dahintrieb. «Glasgow» lief nahe an den Zerstörer heran und feuerte eine Salve in dessen Munitionskammern. Nach einer schweren Explosion sank der Zerstörer schnell nach Backbord; mit ihm Kapitän zur See Erdmenger, sein Stab und der Kommandant, die sich noch im Vorschiff befanden. T 25, Brücke und Oberdeck über dem vorderen Kesselraum völlig verwüstet und der achtere Aufbau in Trümmern, schwamm unterdessen immer noch. Der Leitende Ingenieur hoffte noch, dass er die Backbordturbine für niedrige Geschwindigkeit wieder in Gang bekommen und so entkommen könnte, aber all diese Hoffnungen wurden zunichte, als gegen 16.35 Uhr «Enterprise» in Sicht kam, nachdem sie T 26 mit einem Torpedo versenkt hatte. Sie näherte sich auf 3'000 m; ihr Feuer wurde mit nur zwei Geschützen schwach erwidert, und dann besiegelte ein weiterer Torpedo das Schicksal des deutschen Bootes. Verlassen und brennend ging es wenig später unter.

Nachdem die beiden Kreuzer ohne erkennbare eigene Beschädigungen drei Schiffe des deutschen Verbandes versenkt hatten und kein weiterer Feind in Sicht war, zogen sie sich nach Plymouth zurück, wo sie mit dem letzten Rest an Munition und Treibstoff am Abend des 29. Dezember eintrafen. «Glasgow» hatte nur einen Treffer abbekommen, der im Lüfter des Kesselraums A detonierte und zwei Mann der Bedienung der Backbord-Pompom getötet hatte; «Enterprise» war zwar ständig eingedeckt worden, hatte aber nur geringfügige Schäden durch Splitter.

Beim geschlagenen deutschen Verband stiess T 22 um 15.45 auf Z 23 und erhielt Befehl, dem Zerstörer zu folgen; dieser entkam nach Westen, drehte später auf Ostkurs und lief ohne weitere Feindberührung nach Frankreich zurück; beide Schiffe liefen schliesslich in St. Jean de Luz in der Nähe der spanischen Grenze ein. Der Rest der 4. T-Flottille mit T 23, T 24 und T 27 erhielt von Z 32 um 15.15 Uhr Befehl, nach Osten

durchzubrechen, und lief nach Brest, dem nächstliegenden sicheren Hafen, zurück. Z 32 wollte mit Z 37 und Z 24 zurücklaufen, um Z 27 beizustehen; diese Gruppe verfügte nach wie vor über eine beträchtliche Feuerkraft. Z 32 hatte wegen des Seegangs nur zwei Torpedos nachladen können, aber Z 37 hatte noch vier und Z 24 seine volle Ausrüstung von acht. Dann bekam Z 24 jedoch Probleme mit Überhitzerrohrissen, die Steuerbordmaschine brach zusammen, und das Schiff erbat Erlaubnis, die Unternehmung abzubrechen und mit der 4. Flottille nach Brest zurückzulaufen.

Z 32 und Z 37 liefen nach Westen zurück und suchten mit nordwestlichen Kursen nach Z 27, aber obwohl sie die Kreuzer sichteten, wurde kein Angriff gefahren. Es war zu spät, Z 27 zu retten, und angesichts der prekären Treibstofflage auf Z 37 wurde das Unternehmen abgebrochen und die Zerstörer liefen zurück; im Laufe des Abends wurden sie noch aus der Luft angegriffen, erreichten aber sicher die Gironde. Z 24 holte um 17.21 Uhr die Torpedoboote ein, und die vier Schiffe kehrten am Abend nach Brest zurück. Von den 672 Männern der drei gesunkenen Schiffe konnten nur 283 gerettet werden: 93 von Z 27, 100 von T 25 und 90 von T 26. Britische und irische Schiffe, spanische Zerstörer und deutsche U-Boote beteiligten sich an der Rettungsaktion, aber Kapitän zur See Erdmenger und sein Stab, Korvettenkapitän Schultz von Z 27, sein Erster Offizier und sein Leitender Ingenieur starben mit ihrem Schiff.

KRIEGSGERICHT

Der totale Fehlschlag dieser zweiten Operation verlangte eine eingehende Untersuchung durch die beteiligten Admirale und Befehlsstellen. Der Führer der Zerstörer, der neu ernannte Admiral Kreisch, war durch die Verluste und das Unvermögen, dem Feind nennenswerte Schäden zuzufügen, sehr betroffen. Seiner Meinung nach war schon die Ausgangslage dieser Operation ungünstiger als die der vorangegangenen, unter anderem wegen der kurzen Zeit, die dazwischen lag. Dieser Zeitraum wurde diktiert durch die alliierten Geleitzug-Bewegungen, durch deren Lücken die Blockadebrecher laufen mussten, und diesmal war die Aktivität der Royal Navy vom vorigen Geleitzug noch nicht völlig abgeklungen; auch hatten die deutschen Schiffe zwischen den Operationen nicht genug Zeit gehabt, sich zu erholen und zu beölen. Auch das Wetter spielte eine Rolle: Nebel in der Gironde erschwerte das Manövrieren beim Auslaufen, was wiederum zu verstärkter Funkerei geführt hatte; der FdZ befürchtete, dass diese das bevorstehende Auslaufen der Zerstörer verraten hatte. Kreisch betrachtete die Operation kritisch aus mehreren Blickwinkeln:

1) Hätte ein früherer Abbruch befohlen werden sollen? Nach gründlicher Betrachtung der Tatsachen kam er zu dem Schluss, dass eine diesbezügliche frühere Entscheidung nicht sinnvoll war.

2) Wie war es möglich, dass die Flottillen unter solch ungünstigen Umständen ins Gefecht gegangen waren? Der Gruppe West war klar, dass jeder Zusammenstoß mit ei-

nem Kreuzerverband schwerwiegende Folgen haben musste, und folglich war bei der Luftwaffe Aufklärung angefordert worden, damit mindestens mehrere Stunden vorher Warnungen vor feindlichen Kreuzern vorliegen würden. Die Luftaufklärung begann am 28. zwischen 43° bis 47°20'N und 7°3' bis 16°30'W durch Fw 200-Maschinen, während das Gebiet 47°20' bis 48°50'N von zwei Ju 88 abgesehen wurde. Kreisch stellte fest, dass das späte Einschalten des Radargeräts der Fw 200 und der Verlust von anderthalb Stunden wegen eines Schadens an einer Aufklärungsmaschine in der Überwachung eine Lücke liess, durch die die Kreuzer schlüpfen konnten. Nach seiner Meinung lag eines der Hauptprobleme im unerwarteten Erscheinen der Kreuzer zu nahe bei den deutschen Schiffen.

3) Taktische Führung. Der Glaube des Flottillenchefs, dass zwei oder mehr Feindverbände anwesend waren – ein Eindruck, der durch fehlerhafte oder unzulängliche Kommunikation entstanden war –, hatte bestimmenden Einfluss auf seine Taktik. Er hatte die Kurse diktiert, und die Wetterbedingungen auf diesen Kursen hatten die Geschwindigkeit und die Einsatzbereitschaft der Geschütze herabgesetzt. Wäre es in der Tat besser gewesen, den Verband zusammenzuhalten, wie der Chef der 4. T-Flottille glaubte? In seiner Analyse notierte der FdZ, dass a) das Feindfeuer etwa eine Stunde lang wirkungslos war; b) in dieser Stunde zahlreiche Torpedos ohne Wirkung aus schlechten Schusspositionen losgemacht wurden; c) als sich dann günstigere taktische Lagen ergaben, keine Torpedos mehr vorhanden waren, und d) nach der Teilung des Verbandes nur wenige Minuten vergingen, ehe die Schiffe vernichtend getroffen wurden, wofür der Grund zweifellos in der nunmehr stark verringerten Kampfdistanz lag.

4) Kommunikation. Diese liess viel zu wünschen übrig, und Kreisch machte unzureichende Übermittlung für den grössten Teil des Schadens verantwortlich. Kurzwellenfunk wurde so viel benutzt, dass die Frequenzen überlastet waren und viele Funkgespräche einfach nicht durchkamen; zusätzlich war die Funkerei durch unerfahrenes oder unzureichend ausgebildetes Personal behindert, was zu Chiffre- und Übermittlungsfehlern führte. Ein wichtiger Faktor war auch die Zuteilung des Kurzwellenkanals 15 an die Torpedoboote, während die Zerstörer auf Kanal 9 funkten; nur das Führerboot konnte beide Kanäle benutzen, und sein Personal war in der Befehlsübermittlung eines Führerbootes unzureichend ausgebildet.

5) Das Gefecht selbst. Keiner der Kommandanten hatte ausreichenden Überblick, was im Gange war, und wichtige Informationen kamen entweder falsch oder überhaupt nicht durch. Zum Beispiel zitiert Kreisch, dass Z 23 an einem Punkt des Gefechts die Anwesenheit «eines Kreuzers und eines Zerstörers» gemeldet hatte, wodurch der Flottillenchef glauben musste, dass mindestens zwei Feindverbände Fühlung hatten. Vielleicht hat Z 23 aber auch nur eine Aufklärungsmeldung der Luftwaffe mit ähnlichem Inhalt wiederholt, die um 14.08 Uhr eingegangen war.

6) Zusammenarbeit mit der Luftwaffe. Die Marine hatte erwartet, dass feindliche Schiffe, die die Operation stören konnten, von landgestützten Flugzeugen zumindest beschädigt würden. 25 He 111-Bomber standen für solche Angriffe in Bereitschaft, aber

an dem entscheidenden Tag waren nur 16 einsatzklar. Dann aber behinderte das Wetter und vor allem die niedrige Wolkenuntergrenze jeglichen Einsatz der Luftwaffe erheblich.

Dann fasste Admiral Kreisch zusammen. Ursache der Niederlage war a) der frühe und unbekannte Verlust der «Trave» («Alsterufer»), b) die Kenntnis des Feindes von der Operation, c) unzureichende Luftaufklärung, d) das warnungslose Zusammentreffen mit den Kreuzern, e) zu schlechtes Wetter für Einsätze der He 111, f) zu grobe See für den wirksamen Einsatz der Geschütze, und g) die niedrige Geschwindigkeit der Torpedoboote. Admiral Krancke bei der Marinegruppe West bedauerte natürlich die erlittenen Verluste, nahm sie aber als notwendiges und kaum zu vermeidendes Risiko hin und dachte an die unschätzbare wertvolle Ladung des vorigen Blockadebrechers «Osorno»; um auch 1944 den Krieg erfolgreich weiterführen zu können, war es von entscheidender Bedeutung, dass diese Ladungen sicher eingebracht wurden. Aber auch er schob der Luftwaffe wegen der unzulänglichen Aufklärung einen Grossteil der Schuld zu. Es scheint, dass die Marine nichts davon wusste, dass die Aufklärer ihre Radargeräte erst einschalten durften, wenn sie 12° westlicher Länge erreicht hatten; die Kriegsmarine nahm an, dass Radar ständig benutzt wurde, zumal die Positionen eigener Streitkräfte genau bekannt waren. Admiral Krancke schickte jedenfalls den Flottillen einen tröstlichen Tagesbefehl: «Unsere Luftwaffe war zahlenmässig nicht stark genug, um zu verhindern, dass die Kreuzer Sie überraschen konnten, und das Wetter gestattete es nicht, die Operation nach Plan durchzuführen. Im Angriff auf den überlegenen Feind suchte Ihr Flottillenchef einen Ausweg, den das Schicksal ihm versperrte. Dies wird uns nicht schwankend machen. Wir erfüllen unsere Pflicht, und wir erfüllen sie mit Stolz.»

Admiral Schniewind beim Flottenkommando stimmte den beiden anderen Admiralen im wesentlichen zu, hob aber mehr das Ausbildungsproblem hervor. Er hielt den britischen Ausbildungsstand für dem deutschen überlegen, weil mehr Zeit in See verbracht wurde; die deutschen Besatzungen waren wegen der Treibstoffknappheit vergleichsweise schlecht ausgebildet. Dies war seiner Meinung ein Faktor, der wesentlich zur Niederlage beitrug. Ein weiterer Gedanke für ihn war, dass die elf deutschen Boote die Kreuzer durch getrennte Angriffe zur Feuerverteilung hätten zwingen müssen. Mit ihrer hohen Geschwindigkeit hätten sie die Gefahrenzone durchlaufen können, ehe sie ernstliche Schäden erlitten hätten, und aus günstiger Torpedoschussposition hätten sie die Kreuzer zum Ausweichen zwingen können. Er stimmte zu, dass Zangenangriffe oft erfolgreich waren, aber man bekommt den Eindruck, dass er kleinere Angriffe von mehreren Seiten befürwortete.

Angesichts der Beschuldigungen der Marine an die Adresse der Luftwaffe stellte das Oberkommando an letztere zwei Fragen: warum wurden die Kreuzer erst entdeckt, als sie nahe beim deutschen Verband standen, und warum griff die Luftwaffe nicht in den Kampf ein? Beide Fragen beantwortete der Fliegerführer Atlantik, Generalleutnant Kessler, für die Luftwaffe. Hinsichtlich der ersten Frage stellte er fest, dass die Operationen der Luftwaffe so organisiert waren, dass in der kritischen Zeit im Morgengrauen

die Flugzeuge so weit wie möglich im Westen auf dem erwarteten Kurs des einkommenden Blockadebrechers standen. Dies war auch bei früheren Operationen so gehandhabt worden und war der Marine bekannt. Die 8. Zerstörerflottille hatte selbst schon gemerkt, dass sie frühe, genaue Positionsmeldungen während der vorigen Unternehmen schmerzlich vermisst hatte. Ursache hierfür waren technische Defekte, so dass nur optisch und nicht mit Radar beobachtet werden konnte, was wiederum zur Folge hatte, dass jede Maschine nur einen schmalen Streifen absuchen konnte. Als Folge daraus hatte Kessler für diese neue Operation nicht weniger als zehn mit Radar ausgerüstete Flugzeuge plus zwei Reservemaschinen bereitgestellt. Daher hatte man damit gerechnet, dass in dem wahrscheinlichen Fall, dass sich der Blockadebrecher verspäten würde, weiter nach Westen aufgeklärt werden und so der Marine eine möglichst frühe Sichtmeldung zukommen konnte. Gleichzeitig wurde erkannt, dass das Gebiet östlich 12°W erst beim Rückflug etwa drei Stunden später überflogen werden konnte. Wenn daher in diesem Gebiet ein feindlicher Verband in See war, bestand die Möglichkeit, dass er sich in dieser Zeit der deutschen Flottille unbemerkt nähern konnte. Kessler behauptete, dass die Erfüllung beider Forderungen, d.h. Aufklärung westlich 12°W im Morgengrauen und östlich 12°W in der Nacht unmöglich war, da es mit Radar sowohl in der Luft als auch auf See nicht möglich war, Freund und Feind zu unterscheiden, und die Fw 200 waren zum Werfen von Leuchtfallschirmen nicht ausgerüstet.

In der zweiten Angelegenheit machte Kessler ebenfalls hauptsächlich das Wetter verantwortlich, und teilweise hatte er damit Recht. Sein stärkster Bomberverband, 11/KG 40 mit 14 He 177, war in Bordeaux stationiert, und die Fw 200-Kampfaufklärer von 111/KG 40 lagen in Cognac. Letztere waren in Umrüstung zum Abwurf von Gleitbomben, und einige waren kurzfristig aus Deutschland zurückgerufen worden. Diese Bomben brauchten zum wirkungsvollen Einsatz eine Wolkenuntergrenze von mindestens 600 m; trotzdem liess die Luftwaffe schnell einige Maschinen des 11/KG 40 starten in der Hoffnung, dass während des Anflugs die Wolkenuntergrenze sich von den vorherrschenden 200 m etwas heben würde. Unterdessen hatten vier Fw 200 mit Peilbojen vom 111/KG 40 Fühlung bekommen, aber für erfolgreiche Angriffe war das Wetter ungeeignet. Die Marine hatte für den Fall der Anwesenheit feindlicher Schiffe ständige Luftsicherung angefordert, aber diese war offensichtlich unmöglich, da die Maschinen sich in der Dunkelheit nicht sammeln konnten und wahrscheinlich bis Mittag hätten zurückkehren müssen, so dass am Nachmittag ein Eingreifen der Maschinen nicht mehr möglich gewesen wäre; die Aufsplitterung der wenigen vorhandenen Maschinen in zwei Gruppen wurde als nicht sinnvoll verworfen. Damit war die Luftwaffe der Ansicht, alles getan zu haben, was sie mit den verfügbaren Streitkräften tun konnte, eine Meinung, der auch Admiral Krancke zustimmte.

Die britischen Schiffe hatten rein zufällig vor, von Süden her bis auf 12°W zu laufen, um die deutschen Einheiten abzufangen, die um 9.40 Uhr auf 46°18'N 10°57'W gemeldet wurden. Da die Engländer von Westen her auf 12°W zuliefen und diese Länge erst gegen 9.00 Uhr erreichen sollten, konnten sie nicht früher entdeckt werden, da die

Fw 200 12°W um 8.45 Uhr erreichen und dann erst ihre Radargeräte einschalten sollten. Wenn die Radargeräte nur eine halbe Stunde früher eingeschaltet worden wären, ist es durchaus möglich, dass die Maschine «AS» von 11/KG 40 die Kreuzer in dem Augenblick, in dem sie 12° erreicht hätten, entdeckt hätte, und damit die wichtige 3½-stündige Vorwarnung für die deutschen Schiffe gegeben gewesen wäre. So wie es aber ablief, müssen «AS» und die Kreuzer sich in der Dämmerung gerade eben verfehlt haben, vielleicht, während das Radargerät vorgewärmt wurde, und so blieben die britischen Schiffe unentdeckt, bis die Maschine «AR» um 12.30 Uhr ihren Kurs viel weiter im Norden kreuzte.

An der Propagandafront war es für die Kriegsmarine natürlich äusserst peinlich, melden zu müssen, dass elf Zerstörer und Torpedoboote mit einer vereinten Feuerkraft von 24 15 cm- und 24 10,5 cm-Geschützen schwere Verluste durch zwei Schiffe, die zusammen nur 19 15 cm-Geschütze trugen, erlitten hatten; ausserdem hatte der deutsche Verband zusammen 76 Torpedorohre plus Reservetorpedos gehabt. Zweifellos hatte das Wetter die deutschen Schiffe schwer benachteiligt, vor allem die Torpedoboote, und die Geschützbedienungen waren stark behindert worden. Wasser und Gischt hatten die Entfernungsmesser unbrauchbar gemacht, und durch das Fehlen eines Feuerleitradars waren sie gegenüber den Engländern sehr im Nachteil. Die koordinierte Führung von elf Schiffen erforderte ein hohes Mass an taktischer Ausbildung und lange Zusammenarbeit im Verband; beides war bei den deutschen Flottillen eindeutig nicht der Fall, und das Fehlen einer Befehlsübermittlungszentrale auf den deutschen Schiffen verschlimmerte die Lage noch mehr. Auch die Tatsache, dass sie weit von ihren Stützpunkten entfernt operierten, beeinflusste die Entscheidungen der deutschen Kommandeure. Aber trotz all dieser negativen Einflüsse ist es doch überraschend, dass die zahlenmässig überlegenen deutschen Schiffe so wenig erreichten.

Es scheint, als ob während dieser Blockadebrecher-Operationen keinerlei Pläne entwickelt wurden, Angriffen britischer Überwasserstreitkräfte entgegenzutreten, obwohl bekannt war, dass auf den Zufahrtswegen zur Biskaya britische Kreuzer stationiert waren und diese in der zweiten Hälfte des Jahres 1943 Vorstösse in den Golf unternahmen. Beim Lesen der Kriegstagebücher der einzelnen Schiffe kann man sich des Eindrucks nicht erwehren, dass der deutsche Verband hauptsächlich darauf bedacht war, zu seinen Stützpunkten zurückzukehren, dass die durchgeführten Torpedoangriffe defensiver Natur waren und mehr darauf abzielten, die Kreuzer aufzuhalten, als sie zu versenken. Als Hitler von dem Gefecht erfuhr, fühlte er sich nur in seiner Meinung bestätigt, die Kriegsmarine sei unfähig, und seine Kommentare waren ziemlich ätzend. Aber auch in der Flotte herrschte Betroffenheit, und bei den Zerstörerflottillen wurden Schritte unternommen, den Bereitschaftszustand zu erhöhen und Taktiken zu entwickeln, um Kreuzerangriffen begegnen zu können. Im Juni 1944 zum Beispiel benutzte die zu diesem Zeitpunkt in Horten stationierte und im Skagerrak eingesetzte 5. Flottille bei Übungen das Begleitschiff «Tsingtau» zur Darstellung des englischen Kreuzers «Glasgow»(!).

Besonders der Untergang des Zerstörers Z 27 wurde genauestens untersucht, denn es wurde anfänglich behauptet, dass er durch menschliches Versagen verloren gegangen war. Z 27 war um 14.35 Uhr von einer Granate getroffen worden, die zu kurz lag, unter Wasser bei Spant 70 in den Kesselraum 2 eintrat, die Ölzelle 3.1 durchschlug, das Steuerbord-Hauptdampfrohr zu den Turbinen unterbrach und dann vor dem Steuerbordkessel K 2.1 detonierte. Splitter durchlöcherten die Schotts und beschädigten weitere Dampfleitungen; die gesamte Kesselraumwache wurde verbrüht und musste den Raum verlassen. Nach dem Treffer meldeten die beiden anderen Kesselräume Verunreinigungen im Speisewasser und im Heizöl, und in der Steuerbordturbine fiel der Dampfdruck rapide ab. Nach Befragung von Überlebenden vertraten die Fachleute an Land die Ansicht, dass wegen falscher Ventilschaltung seitens des Maschinenraumpersonals irgendwie auch die Dampfzufuhr zur Backbordturbine unterbrochen wurde und der Zerstörer dadurch hilflos liegen blieb.

Vizeadmiral Kreisch, der nach dem Tod von Konteradmiral Bey auf «Scharnhorst» neu ernannte FdZ, widersprach dieser Ansicht. Seiner Meinung nach war der Leitende Ingenieur von Z 27, Kapitänleutnant (Ing.) Martin, ein erfahrener Offizier; er war während der Kämpfe um Narvik Wachingenieur gewesen, und es war höchst unwahrscheinlich, dass er einen derartigen Fehler machen würde. Martin war unter den Gefallenen und konnte sich nicht selbst äussern, und das Problem blieb ungelöst, bis Ende 1944 zwei Mann des Maschinenpersonals, Stabsobermaschinist Hasenbein und Maschinist Kruskop, nach ihrer Rettung durch spanische Zerstörer aus Spanien repatriiert wurden. Diese hatten ihre Gefechtsstation im Turbinenraum 2 (Steuerbordturbine) in der Nähe des LI gehabt und bestätigten, dass er eine Meldung über einen Treffer in der Abteilung XI erhalten hatte; sie wussten auch, dass das Steuerbord-Hauptdampfrohr im Turbinenraum 2 unterbrochen war. Zu diesem Zeitpunkt fuhr der Zerstörer mit beiden Kesseln im Kesselraum 1 und einem in Raum 3, und die Steuerbordturbine lief. Im Verlauf der nächsten Stunde ging zunächst der Kessel in Raum 3 aus, wahrscheinlich wegen einer Verunreinigung des Heizöls durch Seewasser, und die Wache konnte ihn nicht wieder anzünden; Z 27 fuhr nunmehr mit der Backbordturbine, die ihren Dampf aus dem Kesselraum 1 bekam. Dann, etwa eine Stunde später, brach im Backbord-Turbinenraum zuerst die Hauptspeisepumpe und unmittelbar danach auch die Marschfahrt-Speisepumpe zusammen; es folgte der Ausfall der Speisepumpen im Kesselraum, wahrscheinlich durch Speisewasserunreinigungen. Bis zu diesem Zeitpunkt, etwa eine Stunde nach dem Treffer, stand der Dampfdruck noch bei 30 kg/cm². Damit war die Unschuld des Leitenden Ingenieurs hinreichend bewiesen, und er war rehabilitiert.

Nach dem Untergang von Z 27 und dem Tod von Erdmenger übernahm Kapitän zur See Langheld die 8. Flottille, aber bereits am 19. April 1944 musste er seinen Posten an Kapitän zur See von Bechtolsheim abtreten. Von Bechtolsheim war vor dem Krieg Erster Offizier von «Schultz» gewesen, hatte dann «Galster» kommandiert und war 1942 zum Stab des FdZ versetzt worden.

STETIGE ABNUTZUNG

Ende Januar kam es bei der 8. Flottille zu einer weiteren Katastrophe, als am 30. bei einer Übungsfahrt in der Biskaya Z 32 durch einen Ruderversager aus dem Kurs lief und Z 37 rammte. Das Vorschiff von Z 32 schnitt in Höhe des achteren Torpedorohrsatzes an Steuerbord in Z 37, wodurch der Gefechtskopf eines Torpedos sowie Flakmunition explodierte. Beide Turbinenräume fielen aus, und das Schiff begann zu brennen. Z 32 erlitt Beschädigungen am Bug, in den vorderen Abteilungen und unter Wasser, und die Brände auf beiden Schiffen konnten erst nach einer Stunde gelöscht werden. Z 37 war mittschiffs ein Trümmerhaufen, geschwärzt von Feuer und Rauch, und hatte Schlagseite nach Steuerbord. Die gesamte Antriebsanlage war ausgefallen, womit der Zerstörer eine bequeme Zielscheibe für die RAF bot, die aber diese Gelegenheit nicht nutzte. Geschleppt von Z 23 und gesichert vom beschädigten Z 32, wurde er in die Gironde eingebracht und nach Bordeaux geschleppt, wo er bei der Werft Forges et Chantiers de la Gironde eingedockt wurde. Damit war der Krieg für den Zerstörer vorbei. Zu dieser Zeit waren die deutschen Werften nicht mehr in der Lage, Spezialisten und Facharbeiter zur Überwachung von Reparaturen zu Werften in den besetzten Gebieten zu schicken. Ersatzteile waren praktisch nicht mehr zu beschaffen, und die französischen Arbeiter verspürten in diesem Stadium des Krieges keinerlei Neigung mehr, sich mit der Reparatur eines Nazizerstörers zu beeilen. Im August wurde die Hauptbewaffnung zur Küstenverteidigung ausgebaut (der 15 cm-Doppelturm blieb auf dem Kai stehen), und ein paar Tage später machte die Besatzung das Schiff unbrauchbar, indem sie die Maschinenanlage, die Feuerleitanlage und andere Geräte zerstörte und in mehreren Abteilungen Feuer legte. Z 37 wurde am 20. August formell ausser Dienst gestellt, aber nicht versenkt. Er blieb im Trockendock liegen und wurde dort von den Franzosen bei der Räumung von Bordeaux erbeutet.

Unterdessen waren in Norden, im Englischen Kanal, die Torpedoboote noch einmal im Gefecht gewesen. Ende Januar 1944 hatte es einige Verlegungen gegeben, als T 28 und T 29 nach Westen gingen und trotz wütender Angriffe von Albacores des Küstenkommandos und der Dover-Batterien sicher eintrafen. T 28 hatte einige Leckagen in einem Kesselraum, war aber ansonsten unbeschädigt. Eine Verstärkung der 4. Flottille war jedoch nicht beabsichtigt, denn Anfang Februar gingen T 22 und T 23 zur Werftüberholung nach Osten. Damit bestand die Flottille aus den einsatzfähigen Booten T 24, T 27, T 28 und T 29.

Am Abend des 25. April gingen T 24, T 27 und T 29 von St. Malo aus zu einer kombinierten Minen- und Geleitzugoperation in See. Nachdem sie nordwestlich von Les Sept Iles ihre Minen gesät hatten, erhielten die Schiffe Meldungen über in der Nähe stehende Feindeinheiten und bereiteten sich auf ein Überwassergefecht vor. Es war eine mondlose, sternenklare Nacht mit einer leichten Brise und ruhiger See, und die Sichtweite betrug etwa 3'000. Die Feindschiffe waren diesmal der Leichte Kreuzer «Black Prince» mit den Zerstörern «Haida», «Athabasca», «Ashanti» und «Huron» – ein deutlich überlegener Verband.

Das Radargerät des Kreuzes erfasste die Deutschen, ehe diese den Gegner sahen, und die alliierten Schiffe gingen auf Höchstfahrt und jagten hinter den Deutschen her. Nachdem der Kreuzer mit Leuchtgranaten und einigen radargeleiteten Salven 13,2 cm aus Turm A das Feuer eröffnet hatte, beteiligte er sich nicht weiter an dem Gefecht und überliess die Jagd den Zerstörern. Nun entwickelte sich ein Artillerieduell, bei dem T 24 und T 27 ständig eingedeckt wurden, ehe T 27 einen Treffer am Heck erhielt, der seine Geschwindigkeit auf 12 Knoten reduzierte, woraufhin das Boot nach Morlaix entlassen wurde. T 24 beschoss mit seinen achteren Geschützen durch Leuchtgranaten schwach illuminierte Ziele und bekam Treffer auf die Entfernungsmesser-Plattform und in die Funkbude, die Brände verursachten, die aber schnell gelöscht werden konnten. Aus dem vorderen Rohrsatz wurden Torpedos losgemacht, die aber keine Wirkung erzielten; dann konnte das Boot seinen Verfolgern davonlaufen und erreichte beschädigt St. Malo. Unterdessen hatte T 29 einen Treffer in die achtere Abteilung bekommen, durch den die Rudermaschine ausfiel, und das Boot lief ausser Kontrolle aus dem Kurs. «Haida» und «Athabasca», die glaubten, das Boot habe zum Gegenangriff gedreht, schlossen aus allen Rohren feuernd heran. Ein Treffer auf T 29 fegte den achteren Schornstein über Bord, entzündete die Bereitschaftsmunition und verursachte eine Explosion. Das Boot schoss aus den noch klaren Waffen zurück, teils mit Flakmunition; in britischen Berichten steht, dass das Boot «tapfer kämpfte». In schneller Folge erhielt es weitere Treffer; nacheinander wurden der vordere Kesselraum, der vordere Turbinenraum, das dritte und vierte Geschütz, die Brücke und das Feuerleitgerät ausser Gefecht gesetzt; ein direkter Treffer blies den vorderen Torpedorohrsatz über Bord, während der achtere Vierling weiter auf den Gegner schoss. Nachdem der Kommandant, Kapitänleutnant Grund, durch einen Treffer in die Brücke gefallen war, gab der Erste Offizier den Befehl, das Boot zu verlassen. «Haida» und «Athabasca» zogen sich nach Norden zurück, damit «Ashanti» und «Huron» dem Boot den Rest geben konnten, aber um 4.00 Uhr schwamm T 29 noch immer, woraufhin alle vier zurückkehrten und das brennende Wrack beschossen, bis es um 4.20 sank. Bis dahin hatte der alliierte Verband 15 Torpedos verschossen, ohne einen einzigen Treffer zu erzielen.

Die stetige Abnutzung der Überwasserstreitkräfte der Kriegsmarine ging weiter, als alliierte Kampfgruppen zur Vorbereitung der bevorstehenden Invasion in der Normandie im Kanal und an der bretonischen Küste zur Offensive übergingen. In der Nacht vom 26. zum 27. April stiess T 27 in St. Malo zu T 24, ehe beide Boote am Abend des 27. nach Brest ausliefen. Vor der Ile de Vierge wurden die Boote von den kanadischen Zerstörern «Haida» und «Athabasca» abgefangen, die Befehl hatten, vor der französischen Küste zu patrouillieren. Die Kanadier hatten das Überraschungsmoment auf ihrer Seite; plötzlich detonierten über den deutschen Booten Leuchtgranaten. Diese drehten nebelnd nach Süden ab, T 24 schoss im Abdrehen sechs Torpedos. Drei davon wurden nach der falschen Seite losgemacht, aber einer der anderen traf «Athabasca», als die beiden Zerstörer zur Jagd nach Backbord drehten. Wenig später gab es eine zweite, schwerere Explosion, als das Magazin des Zerstörers hochging.

T 27 wurde im Drehen getroffen und geriet in Brand; dann lief das Boot mit Höchstfahrt nach Südosten. T 24 entkam nach Osten, während «Haida» hinter T 27 herjagte. Das Boot erhielt zwei Treffer in die Wasserlinie in den vorderen Kesselraum und die Befehlsübermittlungszentrale; Wasser brach ein; weitere Treffer zerstörten zuerst den Backbord-Vierling, dann auch den an Steuerbord; zwei weitere Treffer landeten vorn, während das Boot versuchte, unter die Küste zu entkommen. Kapitänleutnant Gotzmann versuchte, Aber-Wrac'h zu erreichen, aber plötzlich kam Backbord voraus die Küste in Sicht. Das Boot drehte hart nach Steuerbord, aber es war schon zu spät, und es lief auf Grund. «Haida» feuerte pausenlos weiter; die Bereitschaftsmunition auf der Brücke von T 27 explodierte und verursachte einen heftigen Brand. Der achtere Vierling schoss zurück, aber da die Hauptfeuerlöschleitung keinen Druck mehr hatte, breiteten die Brände sich aus, und die Besatzung verliess das Boot, während «Haida» sich zurückzog.

Trotz angestrengter Bemühungen durch T 24 und die 24. Minensuchflottille gelang es nicht, T 27 von den Felsen herunterzubekommen. Auf dem Rückweg zum Hafen rettete T 24 47 Überlebende von «Athabasca» und wurde selbst durch einen Grundminentreffer beschädigt; T 27 wurde später durch Luftangriffe zerstört. Auf der alliierten Seite wurden die kanadischen Zerstörer kritisiert, weil sie keinen Torpedoangriff versucht hatten, und weil der deutsche Verband offenbar die Lage schneller erfasst hatte als sie. Mit dem Untergang von T 27 hörte die 4. T-Flottille praktisch auf zu bestehen, und T 24 wurde für den Rest seines Daseins der 8. Zerstörerflottille in Bordeaux zugewiesen.

ZU WEIT SÜDLICH

Das wichtigste Ereignis des Jahres 1944 war natürlich die alliierte Invasion der Normandie. Um dieser entgegenzutreten, waren die verfügbaren Streitkräfte der Kriegsmarine sowohl hoffnungslos unzureichend als auch ungünstig stationiert. Im Kanal waren schon seit Anfang 1942 keine schweren Schiffe mehr vorhanden. Nach der Auflösung der 4. T-Flottille bestanden die Überwasser-Kampfverbände der Kriegsmarine nur noch aus der 8. Zerstörer- und der 5. T- sowie der 5. und 9. S-Boot-Flottille. Im Gebiet Cherbourg-Le Havre lag die 5. T-Flottille mit «Falke», «Kondor», «Jaguar», «Möwe» und T 28; «Greif» war am 24. Mai in der Seine-Bucht dem Torpedo einer Albacore der 415. Staffel des Küstenkommandos der RAF zum Opfer gefallen. «Kondor» war nicht einsatzbereit, so dass effektiv nur vier Boote zur Verfügung standen.

Trotz der überwältigenden Überlegenheit der alliierten Seestreitkräfte ging Korvettenkapitän Hoffmann mit seiner Flottille in See, und in der Nacht des 6. Juni griffen T 28, «Möwe», «Falke» und «Jaguar» vordem «Sword»-Strand die britischen Landeverbände an, wobei es ihnen gelang, den norwegischen Zerstörer «Svenner» zu versenken. Dies war ihr einziger Erfolg, denn trotz weiterer Vorstöße in den Nächten vom

6. zum 7., 8. zum 9., 9. zum 10. und 12. zum 13. Juni gelangen keine weiteren Versenkungen. Dann war ihr Ende gekommen, als bei einem Luftangriff auf Le Havre am 14. Juni alle Boote bis auf T 28 vernichtet wurden. Diesem Boot gelang, geleitet von S-Booten, der Rückzug nach Osten, und bis Ende Juli konnte es sich nach Deutschland durchkämpfen.

Die Zerstörer der 8. Flottile waren zu weit im Süden stationiert, um die Invasionskonvois angreifen zu können; daher lief Bechtolsheim nach Eingang der Meldung von der Invasion am 6. von Bordeaux zu seinem Stützpunkt Brest aus, wo er sich mit der 5. T-Flottile vereinigen wollte. Er besass nur noch drei einsatzbereite Zerstörer – Z 32, ZH 1 und Z 24; letzterer war erst vor einem Monat von einer grösseren Werftüberholung zurückgekommen. Sein geplantes Auslaufen aus Bordeaux war mit bemerkenswerter Schnelligkeit dem britischen Geheimdienst gemeldet worden, denn der grosse Flugplatz des Küstenkommandos in Davidstowe Moor in Cornwall erhielt rechtzeitig Einsatzbefehl trotz der Tatsache, dass die Fahrt nach Brest bei 25 Knoten nur 12 bis 15 Stunden dauern würde.

Am Abend des 6. Juni starteten 14 Beaufighter Mk X der 404. Staffel des Küstenkommandos, bewaffnet mit Raketen, gefolgt von 17 weiteren der 144. Staffel der RAF, die nur mit Kanonen bewaffnet waren, um die Flak der Zerstörer niederzuhalten. Sie trafen sich in der Luft mit weiteren 8 Maschinen der 248. Staffel aus Portreath, die Jagdschutz gaben. Der Angriffsverband flog in nur 50 m Höhe über die Wellen, stiess bei Ouessant auf die französische Küste und flog dann nach Südwesten. Vor Brest wurden vier Minensucher und zwei Trawler gesichtet, die eindrucksvolles Flakfeuer boten; weite südlich stiessen die Flugzeuge auf drei weitere Minensucher, die zunächst für das erwartete Ziel gehalten wurden. Nachdem eine Anzahl Maschinen der 144. und 248. Staffel detachiert worden waren, um ein aufgetauchtes U-Boot anzugreifen, sichtete der Verbandsführer um 20.30 Uhr die drei Zerstörer. Zunächst erkannte er sie nicht, aber als er den Angriff schon abgeblasen hatte, dämmerte ihm die Wahrheit, und der Verband formierte sich zum Angriff.

Die 8. Flottile dampfte in Kiellinie, mit ZH 1 an der Spitze, gefolgt von Z 32 und Z 24, und hatte eine Position etwa 30 Seemeilen westlich der Insel Noirmoutier erreicht, als die Flugzeuge, zunächst fälschlich als Mosquitoes identifiziert, gesichtet wurden. Die Angreifer teilten sich in Rotten und griffen aus der Sonne heraus an; die Flak schoss erst, als sie nahe heran waren. Vier Maschinen der 404. Staffel griffen ZH 1 mit Raketen salven und Bordwaffen an; sie meldeten Unterwassertreffer, aber die Raketeneinschläge lagen nur zu kurz, andernfalls wäre der Zerstörer schwer beschädigt worden. Neun Maschinene der 404. Staffel stürzten sich auf Z 32 und feuerten volle Raketen salven bis auf die Maschine P/404, die zwei Raketen aus 700 m abfeuerte, vier aus 300 m, und dann die Aufbauten des Zerstörers mit ihren Bordwaffen bestrich; L/404 griff Z 24 an.

Plötzlich war alles vorbei und der Verband flog ab, um zu landen, Treibstoff und Munition zu übernehmen, und einen zweiten Angriff zu starten. An diesem nahmen sechs Maschinen der 404. und fünf der 144. Staffel teil. Wieder wurden alle drei Zerstörer angegriffen und Treffer gemeldet; eine Maschine, Q/404, musste in der See notlanden, aber alle anderen kehrten heil zurück. Die Zerstörer erhielten Treffer in die Auf-

bauten und hatten drei Tote und 21 Verwundete, aber gemessen an der Stärke des Angriffsverbands war das Resultat für die RAF mager.

Nach dem Einlaufen in Brest erhielt die Flottille von der Gruppe West Anweisung für zukünftige Operationen, während die Löcher in den Aufbauten geflickt wurden. Das Oberkommando erwog Mineneinsätze und fragte an, ob die Flottille noch die Geräte zum Werfen von EMC-Minen an Bord hatte, aber die Antwort war negativ, und ZH 1 war ohnehin nie derart ausgerüstet gewesen. Die Erinnerung an die Luftangriffe auf der Fahrt nach Norden und die Erfolgsaussichten von Operationen in den engen Gewässern des Kanals, wo die Alliierten unbestreitbar die Luftherrschaft besaßen, waren weitere ernüchternde Gedanken. Bei keinem der Zerstörer war bis dato die Flak nennenswert verstärkt worden, aber von Bechtolsheim konnte von der örtlichen U-Boot-Flottille zwei 3,7 cm SK M/42-Waffen auf U-Boot-Lafetten organisieren, die an Stelle der bisher gefahrenen 2 cm-Einzelflak auf der Mittschiffs-Flakplattform von Z 32 aufgestellt wurden. Auch zwei Vierlinge wurden beschafft und wurden in der gleichen Position auf Z 24 aufgestellt. Beide Schiffe gaben neben den beiden 2 cm-Einzellafetten auch den achteren Scheinwerfer an Land. ZH 1 erhielt keine Verstärkung der Bewaffnung; er trug bereits vier Vierlinge.

«DREI KREUZER UND EIN ZERSTÖRER...»

Die 8. Flottille wurde am 8. Juni zu einem Angriff gegen die Invasionsflotte in See befohlen und lief am gleichen Abend, geleitet von der 40. Minensuch-Flottille, aus Brest aus. Um 1.23 Uhr lagen die Zerstörer auf Ostkurs, als plötzlich Backbord voraus in 4'000-5'000 m Entfernung Schatten gesichtet wurden. Von Bechtolsheim drehte nach Norden auf den Feind zu und befahl jedem Schiff, Torpedos zu schießen. Die Feindschiffe waren die britische 10. Zerstörerflottille mit der 19. Division mit «Tartar» (Führerboot), «Ashanti», «Huron» und «Haida» und der 20. Division mit «Blyskawica» (Divisionsboot), «Eskimo», «Piorun» und «Javelin», die aus Plymouth ausgelaufen waren, um den erwarteten deutschen Angriff abzufangen. Die britischen Schiffe dampften divisionsweise nach Südwesten, die 20. Division Steuerbord achteraus der 19. Alle Briten hatten zwischen 1.16 und 1.20 Uhr Radarkontakt zur deutschen Flottille bekommen; um 1.23 Uhr war der Kurs nach Steuerbord geändert worden, wodurch die in heller Tarnfarbe gestrichenen Seiten der Schiffe dem Mond zugewandt waren, und in diesem Moment sichteten die Deutschen den Gegner. «Tartar» eröffnete das Feuer mit Leuchtgranaten, und es entwickelte sich ein laufendes Gefecht.

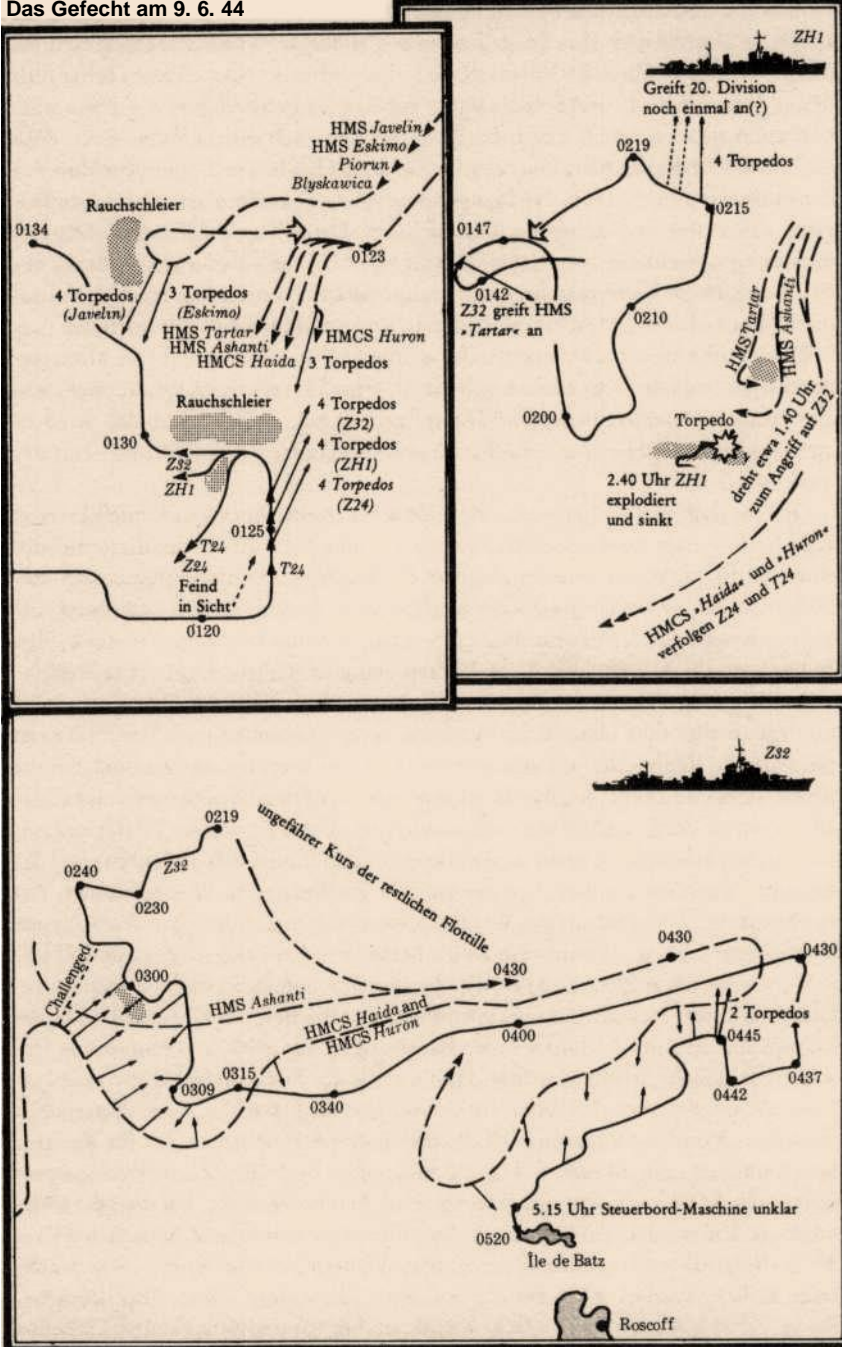
Z 32, ZH 1 und Z 24 feuerten je vier Torpedos, aber das letzte deutsche Boot, T 24, konnte noch keine Ziele ausmachen und schoss noch nicht. Die britischen Schiffe konnten inzwischen den deutschen Kurzwellenfunk zwischen den Schiffen mithören und hörten den deutschen Feuerbefehl; dergestalt gewarnt, konnten sie in die Torpedolaufbahnen hineindreihen und den Torpedos ausweichen. Obwohl die Engländer aus ihren B-Türen Leuchtgranaten feuerten und so nur zwei Rohre zum Wirkungsschießen ein-

setzen konnten, war ihr Feuer sehr wirksam. Als die deutsche Flottille nach den Torpedoschüssen abdrehte, wurde Z 32 in Abteilung XV getroffen, wodurch im Vorschiff ein Feuer ausbrach; ein weiterer Treffer fuhr in den Kesselraum 1, und Splitter und 2 cm-Treffer beschädigten den Funkraum und die Antennen. ZH 1 wurde im Vorschiff, der Breitseite, auf dem Bootsdeck und im GHG-Raum getroffen, aber der entscheidende Treffer durchschlug den Turbinenraum und zerriss das Hauptdampfrohr, woraufhin sich der Turbinenraum sofort mit siedendheissem Dampf füllte. Dann wurde der Zerstörer unter Wasser im Kesselraum 1 getroffen; Wasser brach ein, und als der Dampfdruck abfiel, versagte die Rudermaschine, die Hauptmaschinen reagierten nicht mehr auf die Kommandos des Maschinentelegraphen, und dann blieben auch noch die Turbogeneratoren stehen. Das Handruder wurde besetzt, aber obwohl die Dieselgeneratoren angeworfen wurden, brach die Elektrizitätsversorgung zusammen, und der Zerstörer kam in Qualm und Dampf gehüllt zum Stillstand; durch den ausströmenden Dampf blieb er zunächst für seine Angreifer, «Ashanti» und «Tartar», unsichtbar.

Diese verlagerten ihr Feuer nun auf Z 24 und erzielten auch hier schnell Treffer. Z 24 hatte gerade seine erste Salve gefeuert, und als der Artillerieoffizier befahl, eine Leuchtgranate zu schießen, landete ein Treffer im Umladeraum des 15 cm-Doppelturms, verursachte schwere Ausfälle unter Besatzung und unterbrach alle Verbindungen mit dem Turm. Die Entfernung war nun so gering, dass auf beiden Seiten auch die 3,7 cm- und 4 cm-Waffen einfielen und die Lage etwas unübersichtlich wurde. Ein zweiter Treffer auf Z 24 zerstörte das Ruder- und Kartenhaus und tötete alles dort befindliche Personal; andere Granaten trafen den achteren Schornstein, den vorderen Turbinenraum und den Vierling und entzündeten die Bereitschaftsmunition, die über Bord geworfen werden musste. Schwer angeschlagen, qualmte der Zerstörer schwarz und lief ab, wobei er weitere Treffer bekam. Der achtere Schornstein brannte, was ein gutes Ziel für die Engländer bot, und der Leitende Ingenieur meldete, dass der vordere Turbinenraum Wasser machte. Als das Schiff unter dem Schutz des Rauchschleiers abdrehte, folgte ihm das noch unbeschädigte T 24, und dann verloren die beiden den Kontakt mit Z 32 und ZH 1.

Unterdessen war Z 32 nach Norden durchgebrochen, dann nach Nordosten gelaufen, und war nun allein mit seinen durch den Treffer verursachten Übermittlungsproblem. Um 2.11 Uhr wurden Backbord voraus in 7'000 m Entfernung vier weitere feindliche Schiffe gesichtet. Dies war die 20. Division, geführt von «Blyskawica», gefolgt von «Piorun», «Eskimo», und nach Backbord herausgestaffelt «Javelin». Von Bechtolsheim hielt die ersten drei Schiffe irrtümlich für Kreuzer und funkte an seine Flottille: «Habe drei Kreuzer und einen Zerstörer vor mir – ‚Glasgow‘ -Klasse.» Es kam zu einem wilden Artilleriegefecht, bei dem die britischen Schiffe wieder den deutschen Zerstörer schwer trafen. Z 32 erhielt 16 bis 20 Treffer, während er selbst Leuchtgranaten feuerte, vier Torpedos aus dem achteren Rohrsatz schoss, dann nebelte und-mit Zickzackkurs abließ. «Blyskawica», die von Z 32's Antwort eingedeckt wurde, drehte vor den anlaufenden Torpedos ab und steuerte dann Ostnordost-Kurs. Der Rest der Division hinter ihr geriet

Das Gefecht am 9. 6. 44



dadurch in Konfusion. «Piorun» verlor das Führerschiff aus der Sicht und verlangsamte die Fahrt auf 20 Knoten, während «Eskimo» und «Javelin», in der Annahme, dass Torpedos geschossen werden sollten, folgten, drei bzw. vier Torpedos losmachten, und sich dann wieder hinter «Blyskawica» formierten.

Nachdem Z 32 die 20. Division erfolgreich abgehängt hatte, drehte er zurück nach Westen, immer noch im Unklaren über die Lage der Flottille. Dann stiess er auf «Tartar» und «Ashanti»; es kam zu einem dritten Gefecht, bei dem Z 32 «Tartar» schwer traf; der Engländer verlor Fahrt, qualmte stark und musste sich der Bekämpfung seiner Brände widmen. Z 32 wurde dreimal getroffen. Ein Treffer in Abteilung III, in der Nähe einer Munitionskammer, verursachte ein gefährliches Feuer, das durch Fluten bekämpft werden musste; zwei andere Granaten trafen das Schiffslazarett und den Pumpenraum 5; an Deck wurden der achtere Rohrsatz und das zweite Geschütz getroffen und beschädigt. Dann drehte Z 32 nach Osten ab, um die Torpedorohe nachzuladen und Munition an die Geschütze zu bringen. «Ashanti» drehte nach Steuerbord, um Z 32 weiter anzugreifen, aber in diesem Augenblick trieb schlingernd und hilflos ZH 1 aus dem Dunst.

Die brennende «Tartar» erschien Backbord achteraus von ZH 1 und wurde prompt von dessen achteren Geschützen beschossen, obwohl nach Ausfall der elektrischen Anlage die Munitionsaufzüge nicht mehr arbeiteten. «Ashanti», die Backbord voraus von ZH 1 stand, schoss einen Torpedo, der den Bug von ZH 1 bis zum Wellenbrecher abriss. Trotzdem schoss das vordere Geschütz weiter, und die letzten vier Torpedos wurden, allerdings ohne Wirkung, von Hand einzeln aus dem achteren Rohrsatz abgeschossen. Dann gab sich Korvettenkapitän Barkow geschlagen und befahl, das Schiff zu versenken, während «Ashanti» von Backbord weiter schoss; ZH 1 erwiderte mit dem Backbord-Vierling. Der Torpedooffizier und der Erste Offizier, Kapitänleutnant Rieger, gingen nach unten, um ihr Schiff mit Wasserbomben zur Versenkung vorzubereiten

Um 2.40 Uhr explodierte ZH 1 und sank. Der Kommandant, der Erste Offizier, der LI und 36 Seeleute gingen mit dem Schiff unter; ein Boot mit dem Artillerieoffizier, Oberleutnant zur See Hansen, und 27 Mann erreichte die französische Küste, und weitere 140 Mann wurden von der britischen 14. Geleitflottille unter Fregattenkapitän Currie gerettet.

Z 24 und T 24 dampften weiter nach Westsüdwesten, da dies der letzte Kurs war, den der Flottillenchef befohlen hatte. Damit entfernten sie sich immer weiter vom Kampfplatz, aber der grösste Teil der Funkanlage des Zerstörers war zerschossen, so dass er keine Verbindung mit Bechtolsheim aufnehmen konnte. Auf der Brücke waren neun Mann gefallen, und das Ruderhaus lag in Trümmern. Das Kartenhaus war ein blutiges Chaos; alle Seekarten und die meisten Signalbücher waren vernichtet, und im Funkraum, der ebenfalls beschädigt war und brannte, waren weitere vier Mann umgekommen; die Lang- und Kurzwellengräte waren ausser Gefecht. Z 24 war von fünf Granaten der britischen Zerstörer getroffen worden, dazu kamen zahlreiche Pompom-Treffer. Korvettenkapitän Birnbacher wusste nicht genau, wo er stand, und sein Navigationspersonal versuchte auf der einzigen verbliebenen Seekarte in der Dunkelheit des zerstörten

Ruderhauses den Kurs mitzukoppeln. Anfragen an T 24 mit der Bitte um Positionsangabe blieben unbeantwortet; auf T 24 wurden auch keine diesbezüglichen Anfragen registriert. Während der Fahrt nach Südwesten wurden in den Hydrophonen achteraus Turbinengeräusche gehört. Diese kamen von den kanadischen Zerstörern «Haida» und «Huron», die die Deutschen suchten. Die Kanadier folgten einige Zeit, bis Z 24 und T 24 sicher ein Minenfeld überlaufen hatten, und wurden dann von «Tartar» zurückbeordert.

Um 2.39 erhielten die beiden Schiffe schliesslich einen Funkspruch von Z 32, demzufolge das Führerboot im Nordosten stand, und die beiden drehten, um wieder zu ihm zu stossen. Nachdem in der Ferne Leuchtgranaten gesichtet wurden, drehte Z 24 nach Westen, um die Entfernung zu messen, und funkte dann seine Position mit einer genauen Schadens- und Verlustmeldung an Z 32 und erbat Erlaubnis, nach Brest zu gehen. Von Bechtolsheim gab diese Erlaubnis um 4.20 Uhr, aber zu diesem Zeitpunkt liefen die zwei Schiffe schon auf Brest zu. Um 5.35 Uhr übergab Birnbacher das Kommando an T 24, da er keine Navigationsmittel mehr besass, eine Entscheidung, die er schon früher hätte treffen sollen. Am Abend waren T 24 und Z 24 zurück in Brest.

Damit war von Bechtolsheim allein mit Z 32 und kam zu dem Schluss, dass er wahrscheinlich nicht mehr nach Osten durchbrechen konnte, und dann wurde er von den beiden kanadischen Zerstörern gesichtet, die auf dem Rückweg zur 10. Division waren. Sie schossen sofort Leuchtgranaten und erkannten den deutschen Zerstörer; dieser lief mit 31 Knoten nach Osten ab, gejagt von den Kanadiern. Ein britisches Minenfeld versperrte ihm den Weg; er überlief es unbeschädigt, während «Haida» einen Umweg machen musste und dabei die Fühlung verlor, sie aber 20 Minuten später in 10 Seemeilen Entfernung wieder aufnehmen konnte. Um 4.30 Uhr steuerte Z 32 einen Kurs, der ihn zwischen den Inseln Jersey und Guernsey hindurchführen würde; die Kanadier standen acht Seemeilen achteraus, und der Rest der Flottille weitere zwölf Seemeilen dahinter. Jetzt drehte Z 32 nach Südwesten, gab den Durchbruchversuch endgültig auf, und 15 Minuten später erhellten plötzlich Leuchtgranaten den Himmel, und zwei «Kreuzer mit hohen Aufbauten» wurden an Steuerbord gesichtet. «Haida» und «Huron» eröffneten das Feuer und zwangen Z 32, auf Südkurs zu gehen.

Um 5.00 Uhr überschütteten die Kanadier den deutschen Zerstörer mit einem Geschosshagel, und Z 32 konnte nicht länger entkommen. Ein Treffer im achteren Turbinenraum setzte seine Fahrt herab, und der vordere Geschützturm erhielt drei schwere Treffer, die ihn ausser Gefecht setzten; damit konnte Z 32 nur noch mit dem dritten Geschütz erwidern und die Munition dazu vom Doppelturm nach achtern mannen. Die letzten beiden brauchbaren Torpedos wurden losgemacht; da die Torpedokräne zerstört waren und damit die Reservetorpedos nicht mehr nachgeladen werden konnten, war die wirksamste Waffe nicht mehr verwendungsfähig. Um 5.15 stoppte die Steuerbordmaschine, die letzte Munition war verschossen, und Z 32 war damit erledigt. Von Bechtolsheim befahl dem Kommandanten, Korvettenkapitän von Berger, das Schiff bei der Ile de Batz auf Grund zu setzen und zu zerstören. Um 5.20 Uhr lief der Zerstörer auf Grund

und wurde noch zehn Minuten lang von den kanadischen Schiffen beschossen, ehe sich diese zurückzogen. Die Besatzungen wurden am Morgen von Booten der 2. Vorposten-Flottille gerettet.

FORMELL AUFGELÖST

Mit diesem Gefecht war der letzte grössere deutsche Verband vernichtet, der die Invasionsflotte hätte gefährden können. Deutscherseits pries der FdZ, Vizeadmiral Kreisch, den Flottillenchef von Bechtolsheim, der tapfer, wagemutig und entschlossen versucht hatte, ins alliierte Landegebiet vorzudringen. Der Kommandant von Z 24 kam nicht so günstig davon; ihm wurde vorgeworfen, er habe nicht hartnäckig genug versucht, wieder zu seinem Flottillenchef zu stossen, wenn auch sein Abbruch des Gefechts nach den Treffern gebilligt wurde. Angesichts des Zustandes von Z 24 hätte er die Führung schon früher an T 24 abgeben müssen. Obwohl die 8. Flottille, zugegebenermassen von einem stark überlegenen Gegner, gründlich besiegt worden war, hielt der FdZ das Gefecht für ein Ruhmesblatt in der Geschichte der Zerstörerwaffe.

Die Marinegruppe West hatte sich über die geringen Chancen der wenigen zurückgebliebenen Zerstörer, bis zur Invasionsflotte vorzustossen, natürlich keine Illusionen gemacht. Admiral Krancke schrieb seine Gedanken zu den Verlusten nieder: «Nach der schnellen Heranholung der 8. Flottille von Süden waren feindliche Gegenmassnahmen zu erwarten. Der Einsatz von vier Kreuzern und sechs Zerstörern zeigt den Respekt des Gegners vor unseren Zerstörern und seine Taktik, nur mit überwältigender Überlegenheit anzugreifen. Die 8. Zerstörerflottille hat tapfer gekämpft, und der zweifellos schmerzliche Verlust von zwei Zerstörern wird durch die recht hohe Anzahl der geretteten Überlebenden etwas gemildert. Das hohe Risiko war mir vorher bewusst.» Die Überschätzung des alliierten Verbands war das Ergebnis der falschen Erkennung der Schiffe durch die Zerstörer. Die Briten waren zwar über die Versenkung der Zerstörer erfreut, angesichts des enormen Munitionsverbrauchs waren sie jedoch nicht völlig zufrieden. Von 14 abgefeuerten Torpedos hatte nur einer getroffen. Die Torpedoausbildung erschien unzulänglich, und bei vielen Gelegenheiten verschossen britische Zerstörer Torpedos, als ob es diese umsonst gäbe, ohne etwas zu treffen. Die Leistungen der kanadischen Zerstörer hatten sich seit April, als sie zusammen mit dem Kreuzer «Black Prince» wirkungslos 16 Torpedos auf Entfernungen von 450 bis 2*700 m gegen deutsche Torpedoboote feuerten, nicht verbessert. Ähnliche Ergebnisse lieferten auch die Zerstörer der Eastern Fleet.

Deutscherseits hatte man vor, möglichst viel Material vom auf den Felsen der Ile de Batz liegenden Z 32 abzugeben. Das Schiff hatte Steuerbordschlagseite, war aber äusserlich noch ziemlich intakt. Aber die RAF war schneller. 12 Beaufighters der 144. Staffel, jede mit zwei 125 kg- und zwei 250 kg-Bomben, und zwölf weitere Maschinen der kanadischen 404. Staffel mit Raketen griffen das Wrack am 9. Juni an. Für die 144. Staffel war es der erste Versuch, im Formationsflug zu bomben, und aus etwa 1'000 m

Höhe traf die Mehrzahl der Bomben den Mittschiffsbereich des Zerstörers. In Abwesenheit jeglicher Gegenwehr konnte die 404. Staffel sich zu Einzelangriffen aufteilen, und von 96 Raketen waren 65 Treffer. Der Zerstörer verwandelte sich unter diesen Schlägen in einen rauchenden Trümmerhaufen, während eine Hudson des Küstenkommandos über ihm kreiste und Aufnahmen machte. Damit waren von der 8. Flottille nur noch Z 23 und Z 24 übrig; ihre Wirkungsmöglichkeiten wurden weiter reduziert, als die französische Resistance am 2. Juli das Munitionslager der Zerstörer bei Jonzac in die Luft jagte. Z 23 lag im Dock in La Pallice, und Z 24 war nach dem Gefecht am 9. Juni reparaturbedürftig. Kaum waren diese beendet, fiel der Zerstörer wieder einem Luftangriff zum Opfer, als er am 14. August auf der Reede von Royan lag. Fünf Raketen und etwa 90 2 cm-Treffer beschädigten den Drehkran des Doppelturms, beide Entfernungsmesser, die Funkanlage, einen Torpedorohrsatz und eine Anzahl Kabinen; die Turmpanzerung wurde von einer Rakete durchschlagen. Mit Teilen von Z 23 und Z 32 wurden in Bordeaux die notwendigen Reparaturen durchgeführt. Am 24. des gleichen Monats wurde der Zerstörer, als er zusammen mit T 24 vor Le Verdon lag, wieder von der 404. Staffel der kanadischen Luftwaffe und der 236. der RAF angegriffen. Die mit Raketen bewaffneten Flugzeuge waren südlich der Gironde-Mündung ins Landesinnere geflogen und hatten dann nach Norden gedreht, so dass sie von der Landseite her kamen und die beiden Schiffe völlig überraschten. Trotz wütenden Flakfeuers wurde T 24 versenkt. Z 24 erhielt zahlreiche Treffer, aber konnte sich noch an die Pier schleppen, wo die Besatzung ausstieg; wenig später kenterte das Schiff und sank. Z 23 wurde am 12. August bei einem Luftangriff auf La Pallice beschädigt. Eine Bombe schlug knapp hinter dem Fockmast ein, durchschlug den Kesselraum und detonierte auf den Grund des Hafens; fast im gleichen Augenblick fiel eine Bombe an Backbord neben die Brücke und traf ein Arbeitsboot. Die Kesselräume 3 und 2 und der Generatorraum liefen voll, Leitungen wurden unterbrochen, und auch in anderen Abteilungen gab es Schäden. Das Schiff bekam Schlagseite nach Backbord; die Pumpen konnten erst angestellt werden, nachdem eine Stromleitung von Land gelegt worden war. Vier Tage später wurde der Zerstörer in einen U-Boot-Bunker geschleppt, aber eine Reparatur war nicht mehr möglich, und er wurde am 20. formell ausser Dienst gestellt, wobei alle noch intakten Einrichtungen zerstört wurden. Am folgenden Tag wurde er an die Werft in La Pallice übergeben, wo er bis zur Kapitulation liegen blieb. Damit waren alle in Westfrankreich stationierten Zerstörer verloren gegangen, und die 8. Flottille existierte nicht mehr; der Verband wurde am 25. August 1944 formell aufgelöst.



Vor der weiteren Betrachtung der Operationen der Zerstörer auf dem nördlichen Kriegsschauplatz in den letzten Kriegsmo-naten muss der Lebenslauf des einzigen deutschen Zerstörers im Mittelmeer kurz geschildert werden. Dieser war der frühere griechi-

sche Zerstörer «Vasilefs Georgios I», ein in England gebautes Schiff der britischen H-Klasse, das bei der Besetzung Griechenlands durch die deutsche Wehrmacht in beschädigtem Zustand erbeutet und nach Reparaturen durch die Kriegsmarine als ZG 3 in Dienst gestellt wurde.

Unter dem Kommando von Kapitän zur See Johannesson und Fregattenkapitän Rechel leistete ZG 3 Hervorragendes, zunächst von Juni 1942 bis Anfang April 1943 in der Ägäis. Seine Hauptaufgabe war die Sicherung von Geleiten zwischen Piräus, Kreta und den Dardanellen, mit gelegentlichen längeren Fahrten zur nordafrikanischen Küste. Am 22. August 1942 erhielt das Schiff den Namen «Hermes» – der einzige deutsche Kriegszerstörer, der offiziell einen Namen erhielt. Im Verlauf einer Konvoioperation zwischen Piräus und den Dardanellen am 16. November 1942 spürte «Hermes» ein U-Boot auf, das von dem U-Jäger Uj 2101 schliesslich versenkt wurde. Es war das griechische Boot «Triton».

Im April 1943 wurde «Hermes» ins westliche Mittelmeer verlegt, und traf am 4. in Salerno ein. Nun unter dem Befehl von Rechel, operierte er zusammen mit italienischen Zerstörern, geleitete Truppen- und Nachschubkonvois nach Nordafrika, legte Minen und transportierte auch selbst Menschen und Material. Am 21. April beteiligte er sich vor Capri an einer weiteren U-Boot-Jagd und vernichtete dabei das britische Boot «Splendid». Als dann die Streitkräfte der Achse aus Tunis hinausgeworfen wurden, wurden alle verfügbaren Schiffe mit Verstärkungen für die zurückweichende Afrikaarmee dorthin geschickt. «Hermes» schiffte 350 Mann ein und lief am Abend des 25. April aus Salerno nach Tunis aus, begleitet von den italienischen Zerstörern «Pigafetta» und «Pancaldo».

Am folgenden Tag kamen schwere Luftangriffe, bei denen «Pigafetta» beschädigt wurde, und die die Zerstörer zwingen, nach Neapel zurückzulaufen. Einen zweiten Versuch unternahm «Hermes» am 29., diesmal begleitet von «Pancaldo» und «Lampo». Wieder wurde die massive alliierte Luftüberlegenheit offensichtlich, denn am 30. wurden beide italienischen Schiffe versenkt. «Hermes» wurde schwer beschädigt und konnte nicht mehr mit eigener Kraft fahren, wurde aber nach Tunis eingeschleppt. Reparaturen waren nicht mehr rechtzeitig durchführbar, und angesichts des drohenden Zusammenbruchs der Achsenstreitkräfte wurde das Schiff nach La Goulette geschleppt, wo es am 7. Mai 1943 als Blockschiff versenkt wurde.

12 Schwanengesang in Norwegen

JANUAR 1943 BIS MÄRZ 1945

Durch den Verlust von «Eckholdt» reduzierte sich die Anzahl der noch vorhandenen Zerstörer der Typen 34 und 36 auf sechs des ersteren und einen des letzteren Typs, aber diese sollten alle den Krieg überleben. Von den später gebauten Typen existierten noch zehn (Z 23-Z 2 5, Z 2 7-Z 32 und Z 37), aber diese waren nicht alle einsatzbereit. Die politischen Nachwehen der «Regenbogen»-Katastrophe brachten praktisch das Ende der schweren Überwasserstreitkräfte der Kriegsmarine. Grossadmiral Dönitz konnte zwar die Durchführung von Hitlers Verschrottungsbefehl verzögern, und schliesslich wurde dieser stillschweigend aufgehoben, aber die immer schlimmer werdende Treibstoffknappheit und die Furcht, ein weiteres grosses Schiff zu verlieren, diktierte eine Taktik der «Fleet in Being». In der Praxis bedeutete dies monatelange Inaktivität an Piers oder Bojen in abgelegenen, unzugänglichen norwegischen Fjorden, und die Zerstörer, die, falls doch noch irgendeine Unternehmung zustande kommen sollte, die schweren Einheiten sichern mussten, litten ebenfalls unter der erzwungenen Untätigkeit der Grosskampfschiffe. Daher ergab sich für sie in den letzten zweieinhalb Kriegsjahren kaum noch eine Möglichkeit zu echtem Einsatz.

Von den Anfang 1943 im Altafjord liegenden Einheiten ging «Beitzen» zusammen mit Z 29 und Z 30 Ende Januar nach Süden; sie geleiteten den beschädigten Schweren Kreuzer «Hipper» und den Leichten Kreuzer «Köln» nach Deutschland. «Riedel» und Z 31 verblieben im hohen Norden, während «Galster», Z 23 und Z 25 weiter südlich in Trondheim lagen. Unterdessen hatten jedoch «Jacobi» und «Ihn» ihre Überholungen abgeschlossen und lagen einsatzbereit in Gotenhafen in der östlichen Ostsee, wo auch Z 32 und Z 37 Ausbildungsfahrten machten. «Ihn» war Führerboot und hatte den Chef der 6. Flottille, Kapitän zur See Schulze-Hinrichs, eingeschifft.

Ihre nächste Operation, ein weiterer Versuch zur Verstärkung der schweren Einheiten im Norden, trug den Tarnnamen «Fronttheater» und umfasste die Verlegung von «Scharnhorst» und «Prinz Eugen» in den Norden. «Jacobi», «Ihn» und Z 24 verliessen Gotenhafen am 9. Januar, stiessen ausserhalb der Minensperren vor Heia auf die beiden schweren Schiffe und liefen dann mit diesen mit zur Treibstoffersparnis auf 18 Knoten reduzierter Geschwindigkeit westwärts. Während der Fahrt bildeten die Zerstörer zwei Gruppen, «Jacobi» und Z 24, die aus «Scharnhorst» beöhlten, und «Ihn», der von dem

Schweren Kreuzer bedient wurde. Die Treibstoffübernahme war nicht restlos erfolgreich, und es gab einige Schäden. Am 11. wurde der Verband um 13.45 Uhr vor Skagen von einem Flugzeug der 18. Gruppe des Küstenkommandos der RAF gesichtet. Damit war das Überraschungsmoment verloren; die Marinegruppe Nord befahl den Abbruch des Durchbruchversuchs und die Rückkehr nach Gotenhafen. Die drei Zerstörer wurden zur Beölung in den Hafen Aarhus im besetzten Dänemark befohlen.

Seit einiger Zeit war auf deutscher Seite bekannt, dass in schwedischen Häfen mehrere Schiffe lagen, die mit wertvollen Ladungen von seltenen Legierungen und Kugellagern auf eine Chance zum Durchbruch nach England warteten. Nun waren Meldungen eingegangen, dass zwei in Göteborg liegende Schiffe, «Lionel» und «Dicto», demnächst auslaufen sollten. Schulze-Hinrichs erhielt Befehl, mit seinen drei Schiffen nach Kristiansand zu gehen, und er ankerte vor Marviken, um auf weitere Befehle zu warten. Unterdessen beobachtete die 9. Vorpostenflottille die Gewässer unter der schwedischen Küste.

Zwischen dem 15. und 18. Januar stand eine Linie von fünf Zerstörern vor der Einfahrt zum Skagerrak, mit «Galster» unter der norwegischen Küste und Z 25 vor der Nordspitze Dänemarks, aber es ereignete sich nichts, und die beiden einzigen Handelsschiffe, die gesichtet wurden, war die deutsche «Kriemhild» von Stettin nach Kristiansand und die ebenfalls deutsche «Pernambuco», die pacht Standort bestimmt war. Am 3. Februar verliessen «Jacobi», «Steinbrinck», Z 24 und Z 25 Kristiansand mit Kurs auf Trondheim. Auf dem Weg dorthin wurden sie von Hampden-Torpedofliegern der 455. Staffel der RAF aus Wick angegriffen. Obwohl der Angriff sehr geschickt durchgeführt wurde, liefen alle Torpedos vorbei, und die Zerstörer erreichten im Laufe des Nachmittags sicher Bergen. «Jacobi» marschierte allein nach Norden weiter und war ab März in der Bogen-Bucht bei Narvik, wo die «Tirpitz» lag, stationiert. «Steinbrinck» wurde während einer Übung in See mit U 703 (Brünner) von einem Übungstorpedo getroffen und musste drei Tage lang in Bergen im Dock repariert werden.

In Südnorwegen traf Anfang Februar «Beitzen» zum Einsatz gegen Blockadebrecher in Kristiansand ein; er war von der «Hiper»-Eskorte detachiert worden. Da jedoch keine Blockadebrecher entdeckt wurden, wurde er im Geleitdienst zwischen Kristiansand und Aarhus eingesetzt. Unterdessen wurde in der Ostsee ein zweiter Versuch gestartet, «Scharnhorst» und «Prinz Eugen» nach Norwegen zu verlegen («Operation «Paderborn»). Der Schlachtkreuzer fuhr, nur geleitet von Z 28, durch das Kattegatt; am 6. März stiess vor Aarhus «Beitzen» zu ihm, und am folgenden Tag vor Kristiansand «Ihn» und «Steinbrinck». Auch die Torpedoboote T 16, T 20, T 21, «Greif» und «Jaguar» gehörten zur Eskorte. Während der Fahrt nach Norden war das Wetter entsetzlich und die Sicht schlecht, und die Zerstörer erlitten erhebliche Seeschäden. «Beitzen» verlor Beiboote, Flösse, Wasserbomben und Nebelkanister über Bord und hatte Maschinenschäden; auf «Steinbrinck» gab es Kurzschlüsse und Zusammenbrüche der Befehlsübermittlung, und zwei Mann gingen über Bord. Die Schiffe dampften bis Trondheim; «Ihn» und die Torpedoboote mussten schon vorher aufgeben und nach Bergen gehen.

Z 31 und «Riedel», die im hohen Norden im Kaafjord lagen, lagen den ganzen Janu-

ar hindurch still, aber am 4. Februar liefen beide aus, um den Minenleger «Brummer» bei der Operation «Bayern» zu sichern. Diese war eine Minenlege-Operation auf der Kildin-Reede, dem Sammelpunkt des nach Murmansk gehenden Verkehrs. Am Morgen des folgenden Tages, als der Verband vor Nordkinn östlich des Nordkaps stand, sichtete «Riedel» an Backbord drei Torpedolafbahnen. Mit voll vorauslaufender Backbord- und voll zurücklaufender Steuerbordmaschine gelang es «Riedel», den Torpedos auszuweichen. Sie stammten von dem sowjetischen U-Boot L 20. Wenig später wurden im Hydrophon an Backbord Geräusche auf gefasst; der Zerstörer drehte, lief darauf zu und warf zwei Gruppen Wasserbomben, aber ohne sichtbare Wirkung; der Zerstörer lief zurück zum Verband, und ein Vorpostenboot befasste sich weiter mit der Suche. Im Laufe des Nachmittags gab es noch einen Kontakt, wahrscheinlich mit einem gerade tauchenden U-Boot. Z 31 bestätigte den Kontakt, aber es wurde nicht angegriffen. Um 20.50 Uhr war die russische Küste in Sicht, und eine Stunde später begann das Minenlegen. Alle Minen wurden ohne Zwischenfälle geworfen, und kurz vor Mitternacht war der Verband wieder auf dem Rückweg.

Auf der Rückreise hatte «Riedel» vor dem Tanaffjord wieder Kontakt mit einem U-Boot, warnte Z 31 und «Brummer», und lief zum Angriff an. Das S-Gerät meldete ein Echo in 3'400 m; der Zerstörer warf Wasserbomben und zwang das U-Boot auf grössere Wassertiefe, ohne es allerdings zu vernichten. Sein Kommandant, Fregattenkapitän Riede, war sich der Gefährdung von «Brummer», der nur 20 Knoten laufen konnte, bewusst; er befürchtete, dass der Minenleger und Z 31 das gefährdete Gebiet zu langsam durchliefen und funkte, sie sollten sich beeilen. 15 Minuten später ging der Kontakt zu dem U-Boot verloren, und der Zerstörer ging wieder auf alten Kurs. Kaum lag dieser wieder an, wurde das U-Boot erneut erfasst; weitere Wasserbomben wurden geworfen, woraufhin ein Ölfleck an die Wasseroberfläche stieg. Sieben Minuten später wurde an Backbord noch eine Torpedolafbahn gesichtet, und der Zerstörer musste hart nach Steuerbord drehen, um auszuweichen.

Der Besatzung des Zerstörers muss es so vorgekommen sein, als ob die See voller U-Boote war, denn kaum war der Zerstörer dem Torpedo ausgewichen, als ein weiterer, zu tief eingestellter, unter der Brücke durchlief. Danach stiess der Zerstörer wieder zur Gruppe und dampfte weiter in Richtung Altafjord. Unterwegs gab es noch dreimal U-Boot-Alarm, und mehrere Wasserbomben wurden geworfen. Vor dem Oksafjord wurde eine Unterwasser-Explosion registriert, deren Ursache nicht geklärt werden konnte. Am Nachmittag des 6. verschlechterte sich das Wetter; Schneetreiben behinderte die Navigation, verdeckte aber auch die Schiffe, und am Abend lief der Verband ohne weitere Zwischenfälle in den Altafjord ein.

Riede war der Ansicht, dass die Angriffe auf dem Rückweg das Werk von zwei U-Booten waren, und in der Tat handelte es sich um die sowjetischen Boote K 22 und L 20. K 22 ging um diese Zeit verloren; entweder hatte «Riedel» es versenkt, als der Ölfleck erschien, oder die Unterwasserexplosion hatte es vernichtet. Wenn es die Wasserbomben waren, so war dies die einzige erfolgreiche U-Boot-Jagd deutscher Zerstörer.

STURM

Mitte März wurden «Tirpitz», «Scharnhorst» und «Lützow» von Narvik zum Altafjord verlegt, der Hauptstützpunkt für Operationen im Nordraum werden sollte; bei den schweren Schiffen waren «Jacobi», «Riedel», «Galster», «Steinbrinck», «Beitzen», Z 28 und Z 31. «Jacobi» war Führerboot der 6. Flottille, und auf «Steinbrinck» war der neue Chef der 5., Kapitän zur See Max-Eckart Wolff, eingeschifft; er war 1940 in Narvik als Kommandant von «Thiele» dabei gewesen.

Die Zerstörer lagen den grössten Teil des Monats untätig im Langfjord, einem Nebenarm des Altafjord, aber am letzten Tag im März wurden «Jacobi», «Riedel» und «Galster» für eine wichtige Aufgabe benötigt. Deutschland litt unter einem extremen Mangel an kriegswichtigen neuartigen Materialien, die nur im Fernen Osten zu beschaffen waren; durch die enge Blockade der Royal Navy war es nur vereinzelt möglich, mit deutschen oder italienischen Handelsschiffen ins besetzte Europa durchzubrechen, und selbst dies wurde immer schwieriger. Die meisten Blockadebrecher liefen natürlich nach Westfrankreich, aber im März wurde «Regensburg», die Japan am 6. Februar 1943 verlassen hatte, durch die Dänemarkstrasse nach Norwegen umgeleitet. Das Schiff hatte schon eine erfolgreiche Rundreise zwischen dem Fernen Osten und Europa gemacht und befand sich nun auf der ersten Etappe der zweiten. Der nördliche Seeweg war seit 1939 nicht mehr von Blockadebrechern benutzt worden.

Die drei Zerstörer lichteten am 31. März um 8.00 Uhr im Kaafjord die Anker und gingen durch den Stjersund und LoppHAVet in See. Für die Besatzungen, die meist jung waren und abgesehen von den Fjorden und Küstengewässern wenig Seefahrung hatten, sollte der Vorstoss zu einem Alptraum werden. Anfangs ging alles glatt, und um Mitternacht am 31. stand die Flottille etwa 300 Seemeilen nordwestlich der Lofoten. Früh am nächsten Morgen formierten sich die Zerstörer in Dwarlinie und liefen mit 18 Knoten Kurs 219°, um den Blockadebrecher zu finden. Das Wetter verschlechterte sich, und es wehte aus Norden mit Stärke 6 bis 7, so dass die Wellen weisse Schaumkronen bekamen. Dann drehte der Wind auf Nord-Nordost und nahm zu bis Stärke 9; die See wurde immer rauher, und dann mussten die Schiffe in den Wind drehen. Die Fahrt wurde auf 7 Knoten vermindert. Am Vormittag war die Lage kritisch; die Sicht war sehr schlecht, und die Wolken hingen sehr tief. Alle Schiffe arbeiteten stark; die Brecher gingen ständig über die Decks, und die Hauptdecks konnten nur über die Torpedorohrsätze überquert werden. Waffeneinsatz war praktisch nur noch für die Vierlinge möglich.

Es sollte noch schlimmer kommen. Bis Mitternacht war der Wind, nun aus Nord-Nordwest kommend, zum Sturm geworden, und haushohe Brecher rollten über die Zerstörer hinweg. Die Decks waren vereist, und alle Schiffe hatten an den Aufbauten, den Geräten und den Maschinenanlagen Schäden. Wasser stand in den Geschützwannen, und «Galster»'s Stabilisatoren waren ausgefallen. Die Wachen konnten sich kaum noch auf den Beinen halten, und auf allen drei Schiffen hielten sich die Männer nur noch irgendwo fest.

Den ganzen Morgen und Nachmittag des 2. hindurch kämpften sich die Zerstörer durch die stürmische See und versuchten, brauchbare Kurse zu steuern. Unter Deck flogen bei jeder Bewegung Vorräte, Gerät und zerschmettertes Geschirr durch die Räume. «Riedel» war zusätzlich benachteiligt, weil die Schlüsseltafeln für April nicht mehr rechtzeitig vor dem Auslaufen an Bord gekommen waren, was dem Funkoffizier einen Rüffel einbrachte, und konnte daher nicht wirksam mit den anderen Schiffen in Funkverbindung treten. Das fortgesetzt schlechte Wetter erzwang am Abend den Abbruch der Suche, und um 20.15 Uhr lagen alle Schiffe wieder in Narvik, mit schweren Seeschäden, über Bord gegangenen Booten, Flößen und anderen Teilen der Decksausrüstung. In den Decks hatten sich Risse gebildet, und Schanzkleider und Reelings waren eingedrückt und verbogen. Und alles für die Katz' – «Regensburg» war am 30. März in der Dänemarkstrasse von dem britischen Kreuzer «Glasgow» abgefangen und versenkt worden, ohne dass sie noch hatte funken können.

Ende April ging «Beitzen» nach Deutschland zurück, aber als Ersatz kamen «Lady» und «Ihn» in den Norden. Wieder ereignete sich wenig. Am 6. April ging während einer Routinefahrt von Narvik nach Trondheim beinahe «Riedel» verloren. Zuerst ging ein Kessel aus, dann ein weiterer, und fünf Stunden später war kein Dampfdruck mehr da. Ursache war Wasser im Heizöl, und das Schiff trieb hilflos auf die Küste zu, bis ein Schlepper eintraf und es nach Trondheim schleppte.

Am 10. Oktober 1942 war die 4. Zerstörerflottille mit Z 31, Z 32 und Z 37 neu gebildet worden. Die Schiffe unterstanden von Berger, da von den dienstälteren Kommandanten Korvettenkapitän Langheld krank in Swinemünde an Land lag und Korvettenkapitän Alberts mit Z 31 in Norwegen war. Die Flottille machte bis April 1943 in der Ostsee die üblichen Ausbildungsfahrten; während dieser Zeit wurde sie zuerst bis zum 9. Januar durch von Berger, dann bis 6. Februar durch Langheld und dann zwei Monate lang durch Fregattenkapitän Holtorf von Z 33 geführt, bis endlich am 10. April der richtige Flottillenchef, Kapitän zur See Johannesson, seine Dienstgeschäfte aufnehmen konnte. Dieser mehrfache Wechsel auf hohen Kommandoposten wurde vom FdZ als Beispiel für die Probleme, mit denen sich die Zerstörerwaffe im vierten Kriegsjahr herumschlagen musste, zitiert.

EIN GEEIGNETES «WEICHES» ZIEL

Am 10. April waren der 4. Flottille sieben Zerstörer zugeteilt, aber von diesen waren Z 32 und Z 37 nach Frankreich zur 8. Flottille detachiert, Z 31 war bei der 5. in Nordnorwegen, und Z 34 und Z 39 waren noch nicht in Dienst gestellt. Damit waren nur Z 33 und Z 38 verfügbar, und diese machten in der Ostsee Ausbildungsfahrten. Die Flottille war ebenfalls für den Einsatz im Nordraum vorgesehen, aber erst am 22. Juli 1943 konnte das Führerboot, Z 33, begleitet von Z 29, von Swinemünde nach Norwegen in See gehen. Im Altafjord vereinigte es sich mit Z 31.

Die Heizölverklappung wurde immer spürbarer und zwang die Schiffe dazu, untätig

in den kalten, abgelegenen und ungastlichen Fjorden herumzuliegen. Langeweile untergrub die Moral, und das Ausbildungsniveau der jüngeren Offiziere und Mannschaften sank rapide ab. Im Schnitt waren die Schiffe nur zwei Tage pro Monat in See. Die Probleme waren beim Oberkommando der Marine bekannt, aber die Frage war, was man daran ändern konnte. Eine Wiederherstellung der Moral durch einen erfolgreichen Einsatz der halb ausgebildeten Besatzungen erforderte eine sorgfältige Auswahl des Ziels, aber schliesslich wurde ein geeignetes «weiches» Ziel gefunden und die Operation «Sizilien» vorbereitet. Bei dieser Operation, der grössten Unternehmung der Kriegsmarine seit dem Kanaldurchbruch 1942, wurde in der Tat mit Kanonen auf Spatzen geschossen, denn das Ziel war Spitzbergen.

Spitzbergen, eine kleine Inselgruppe mit der Hauptinsel Vest Spitzbergen, liegt etwa 400 Seemeilen nord-nordwestlich des Nordkaps, auf 79°N 20°O. Die Inseln gehören zu Norwegen, aber die Kohlengruben wurden sowohl von norwegischen als auch von russischen Gesellschaften ausgebeutet. Bis zum Eintritt Russlands in den Krieg war ihr strategischer Wert gering gewesen, aber nach Juni 1941 wurde erwogen, einen Teil der britischen Home Fleet dort zu stationieren, wenn auch nach einem Besuch von Konteradmiral Vian im Juli 1941 dieser Gedanke als nicht durchführbar wieder fallen gelassen wurde. Im August des gleichen Jahres wurden die norwegischen und russischen Kumpel evakuiert und die Kohlengruben unbrauchbar gemacht; nur eine kleine norwegische Garnison blieb auf der Inselgruppe. Von Zeit zu Zeit landeten heimlich deutsche Wetterbeobachtungstrupps, und die beiden Parteien veranstalteten bizarre Versteckspiele in den Eiswüsten des Hinterlandes. Die norwegische Garnison war nicht sehr stark, und die gesamte Verteidigung der Inseln bestand aus drei 3,7 cm- und vier 2 cm-Kanonen in Longyear und einer 10 cm-, einer 5 cm- und zwei 2 cm-Kanonen in Advent. Gegen diese bot die Kriegsmarine auf: das Schlachtschiff «Tirpitz» (acht 38 cm-Geschütze), den Schlachtkreuzer «Scharnhorst» (neun 28 cm) und neun Zerstörer (alle mit fünf 12,7 cm- oder 15 cm-Geschützen bewaffnet). Der Unterschied in der Kampfkraft der beteiligten Parteien und die Kriegswichtigkeit des Ziels führen zu der natürlichen Schlussfolgerung, dass das Ganze ausschliesslich der Hebung der Moral auf deutscher Seite dienen sollte.

Die beteiligten Zerstörer wurden aus allen drei Flottillen zusammengezogen, die zu jener Zeit in Nordnorwegen stationiert waren, der 4., 5. und 6. Die 4. mit Z 29, Z 33 und Z 31 sollte Feuerschutz geben, während die 5. (Z 27, Z 30 und «Steinbrinck») und 6. («Galster», «Riedel» und «Lady») Truppen landen sollten. Auf diesen sechs Zerstörern waren 600 Mann des 349. Grenadierregiments eingeschifft, etwa 100 auf jedem Zerstörer. «Steinbrinck» zum Beispiel hatte einen Offizier und 99 Mann samt ihrem Gerät an Bord, darunter zwei Sturmboote und zwei Schlauchboote. Die der 6. Flottille zugewiesenen Aufgaben waren entschieden nicht nach dem Geschmack des Flottillenchefs, Kapitän zur See Kothe. Er beklagte sich mit einigem Recht, dass seine 6. Flottille schon am längsten in der Arktis war, und dass die seltenen Gelegenheiten, einmal scharf zu schiessen, ihr hätte zukommen müssen.

Das Geschwader lief unter Befehl von Admiral Kummetz auf «Tirpitz» am 6. September 1943 aus dem Altafjord aus. Es war das letzte echte Geschwader der deutschen Kriegsmarine, das im Zweiten Weltkrieg auslief, und beim Auslaufen führte es als Kriegsliste die britische Kriegsflagge! «Tirpitz» führte vor «Scharnhorst»; die 4. Flottille sicherte an Backbord, die 5. an Steuerbord und die 6. voraus. Der Marsch nach Spitzbergen verlief ereignislos, abgesehen von einer plötzlichen Kursänderung um 60° (als Ergebnis einer Meldung aus dem Horchraum der «Tirpitz») und einigen Maschinenstörungen auf «Lody», und die Südspitze Spitzbergens, Sörkapp, kam kurz nach Mitternacht am 8. in Sicht. Der Verband dampfte entlang der in Eis gehüllten Küste von Jarlsberg Land, passierte die Einfahrt zum Bellsund, rundete Kap Linne und lief um 3.00 Uhr in den Isfjord ein. Die Sicht war gut, und im fahlen Zwielflicht trennten sich die Schiffe, um ihre verschiedenen Ziele anzusteuern. Die Ortschaften, Barentsburg und Advent, lagen an kleinen südlichen Nebenarmen des Fjords, Advent am weitesten im Osten. «Scharnhorst» und die 5. und 6. Flottille sollten ihre Truppen in Gronsfjord und Advent landen, und «Tirpitz» ging mit der 4. Flottille zur Beschiessung nach Barentsburg.

Nach der Landung der Truppen wurden «Galster» und «Riedel» als U-Boot-Sicherung zur «Tirpitz» detachiert, und «Lody» übernahm die gleiche Aufgabe bei «Scharnhorst». «Lody» hatte viel Heizöl verbraucht, 50% mehr als die anderen Zerstörer, und musste zuerst aus dem Schlachtkreuzer beölen. «Galster» und «Riedel» waren nicht für Küstenbeschiessungen vorgesehen, eröffneten aber trotzdem das Feuer, um ihre Frustrationen loszuwerden. Um 9.55 Uhr war der Spuk vorbei, und Kummetz befahl den Schiffen, zu sammeln. Die Kohlengruben, Installationen an Land und Küstenbatterien waren beschossen worden, aber letztere hatten sich tapfer gewehrt und Z 29, Z 33 und Z 31 schwer getroffen; es hatte etliche Tote auf den Zerstörern gegeben. Z 29 hatte zwei 10 cm-Treffer in die Abteilung IV bekommen, die Speisewassertanks und Ölzellen durchlöchert hatten, und Feuer aus automatischen Waffen hatte das Flakdeck getroffen, einen Seekadetten und zwei Mann getötet und vier verwundet. Z 31 hatte zehn Treffer verschiedener Kaliber im Rumpf, in den Aufbauten und Schornsteinen und beschädigte Ölbunker, während Z 33 36 Mal getroffen worden war und drei Gefallene und 25 Verwundete zu beklagen hatte. «Steinbrinck» hatte durch einen Rohrbruch, der durch die Erschütterungen beim Schiessen verursacht wurde, Wasser in der Abteilung XIII.

Der Rückmarsch verlief ebenfalls ereignislos, abgesehen von einem falschen U-Boot-Alarm durch «Steinbrinck». Die Bäreninsel wurde in den Frühstunden des 9. passiert, und am späten Nachmittag war das Geschwader zurück im Altafjord. Fünf Wochen später wurden die norwegischen Basen auf Spitzbergen von den Alliierten neu eingerichtet.

«IN ALLE VIER WINDE VERSTREUT»

Ende September fand der bekannte Angriff mit Klein-U-Booten auf die «Tirpitz» statt. Die Zerstörer waren nicht betroffen; die, die in der Nähe des Schlachtschiffs lagen,

besetzten ihre 3,7 cm-Flak, die Scheinwerfer und die Hydrophone. Am folgenden Tag wurde die 5. Flottille aus Nordnorwegen abgezogen und ging in die Heimat, wobei sie den Schweren Kreuzer «Lützow» geleitete. «Steinbrinck», «Jacobi» und Z 27 gingen mit diesem in die Ostsee und trafen am 29. September in Kiel ein; «Ihn» wurde nach Kristiansand detachiert und ging später nach Narvik zurück.

Unterdessen war in der Ostsee «Beitzen», der seit Mai in Swinemünde zur Werftüberholung gelegen hatte, wieder einsatzbereit geworden und wurde nach Norwegen beordert, aber auf der Fahrt nach Bergen zusammen mit Z 28 lief er im Karmsund nördlich von Kopervik in den Frühstunden des 27. Oktober hart auf Grund. Die Kesselräume 2 und 3 fielen aus, und die Hauptspeisepumpen wurden beschädigt. Schuld war ein Navigationsfehler des Kommandanten, Korvettenkapitän Dominik, und des Navigationsoffiziers; trotzdem notierte der Flottillenchef, dass er den Vorfall bedauerte, denn «Beitzen» hatte schon lange zur Flottille gehört.

Anfang November 1943 hatte die 5. Flottille praktisch aufgehört, als Kampfverband zu bestehen: von den ihr zugeteilten Schiffen befand sich «Steinbrinck» bei der 6. Flottille, «Ihn» war zur Werftüberholung in die Heimat befohlen, «Beitzen» sass auf Grund, und ZH 1 war 1'600 Seemeilen entfernt bei der 8. Flottille in Westfrankreich. Der Flottillenchef Max-Eckart Wolff beklagte sich in seinem Tagebuch, dass sein Verband in alle vier Winde verstreut war und dass er keine Schiffe mehr hatte. «Ihn» dampfte am 6. November zusammen mit «Galster» (6. Flottille), der auch zur Überholung nach Deutschland sollte, südwärts. Die Schiffe fuhren über Alesund und Kristiansand und erreichten Kiel eine Woche später kurz vor Mitternacht. «Ihn» gab hier seine Munition an Land, dampfte durch den Nord-Ostsee-Kanal nach Hamburg und traf am 15. November bei der Werft Blohm & Voss ein. Die Werftfliegezeit sollte fünf Monate dauern; als Datum für die Fertigstellung des Zerstörers war der 15. April 1944 vorgesehen. Wenig später folgte «Galster», aber er fuhr elbabwärts und dann die Weser hinauf zur Überholung bei der Deschimag.

Unterdessen war «Beitzen» am Abend des 5. November wieder aufgeschwommen und zu behelfsmässigen Reparaturen nach Haugesund in die Werft geschleppt worden. Am 23. war er wieder soweit seetüchtig, dass er nach Bergen gehen konnte, wo ein ausreichend grosses Dock zur Verfügung stand, um das Schiff für die Rückfahrt nach Deutschland zurechtzuflicken. Dann änderte sich das Wetter, und erst am 26., nach Einlaufen in Narvik, konnte der Zerstörer endlich in Bergen eindocken. Die notwendigen Reparaturen waren unerwartet umfangreich, und erst am 18. Dezember konnte die Rückreise nach Deutschland angetreten werden. Das Schiff dampfte langsam die norwegische Küste entlang nach Süden, an Skagen vorbei durch das Skagerrak und Kattegatt und dann ostwärts nach Swinemünde, wo es am Heiligen Abend 1943 ein traf. Dort lag es bis zum 10. Januar und verholte dann zu den Oderwerken in Stettin. Das Eindocken verzögerte sich durch den Minenleger «Ostmark», der erst am 15. das Dock räumen konnte. Es war ein Glück, dass bei einem alliierten Luftangriff auf den Hafen von

Stettin in der Nacht des 6. die Werft nicht ernstlich beschädigt hatte, so dass der Zerstörer am 17. endlich eindocken konnte. Die notwendigen Reparaturen wurden auf 500.000 Reichsmark veranschlagt.

«Beitzen» war bis Juni 1944 ausser Gefecht, und dann verzögerte sich seine Rückkehr an die Front durch Maschinenstörungen. Erst am 5. August war das Schiff wieder einsatzbereit. Nach Abschluss aller Reparaturen lief der Zerstörer von Gotenhafen nach Norwegen aus, aber auf dem Weg brach im Kesselraum 1 und im Turbinenraum ein Brand aus. Nachdem er gelöscht war, konnte das Unglücksschiff am 8. nach einer Abwesenheit von neun Monaten endlich wieder zu seiner Flottille stossen.

BOMBARDIERUNG DER WERFTEN

Zwischendurch wieder einmal ein kurzer Blick auf die Torpedoboote. T 14, das letzte in Frankreich stationierte Boot des Typs 35/37, traf am 5. November 1943 in Cuxhaven ein; T 20 und T 21 waren Anfang September aus Norwegen abgezogen worden, und alle noch vorhandenen Boote dieser Klasse wurden nun in der Ostsee zusammengezogen. Grund dafür war die dringende Notwendigkeit, Torpedooffiziere für die U-Boot-Waffe auszubilden; diese schnellen Angriffsboote waren überraschenderweise für diese Aufgabe vorgesehen. Ende November waren neun der Boote unmittelbar der Torpedoschule in Travemünde zugeteilt (T 4, T 5, T 7, T 9-11, T 14, T 20 und T 21), und vier weitere gehörten zur 23. und 24. U-Boot-Lehrdivision (T 16 und T 18 bzw. T 15 und T 17); T 13 war der Torpedoversuchsanstalt zugewiesen, und fünf weitere (T 1, T 2, T 8, T 12 und T 19) lagen in der Werft. Der Einsatz der Schiffe zu diesem Zweck war eine ungeheuerliche Fehlentscheidung, denn für die dreiwöchigen Torpedoschiessübungen wurden 8*100 Tonnen wertvollen Heizöls verfeuert. Die Auswahl dieser Boote für diesen Zweck mag in ihrer schwachen Artilleriearmierung begründet gewesen sein, die sie für Einsätze im Kanal wenig tauglich erscheinen liess, und es spricht für sich, dass die viel älteren, aber besser bewaffneten Boote des Typs 24 im Fronteinsatz blieben.

Fairerweise muss gesagt werden, dass ursprünglich geplant war, die in grossen Stückzahlen vorhandenen kohlegefeuerten Minensuchboote des Typs 40 für die Torpedoschiess-Übungen zu verwenden. Dazu sollten sie auf der Back zwei einzelne Torpedorohre erhalten, aber das erste Boot dieser Art, M 371, sollte erst am 15. November 1943 einsatzbereit sein; selbst dann gab es noch Verzögerungen, so dass das Boot erst einen Monat später in Dienst stellen konnte. Es sollten insgesamt 15 Boote auf diese Weise umgerüstet werden. Bis Ende 1944 wurden 12 geliefert; die letzten drei wurden nicht mehr fertig.

Der Dezember sollte für die Torpedoboote zum Schicksalsmonat werden. Dabei begann er recht vielversprechend. Am 1. wurde die 6. Flottille unter Korvettenkapitän Koppenhagen mit den neuen Booten T 28, T 29 und T 30 neu gebildet, und am 12. Dezember wurde das 1941 gehobene Boot T 2 wieder für die 2. Flottille in Dienst gestellt.

Am folgenden Tag wurde T 15, das bei den Deutschen Werken in Kiel lag, während eines Luftangriffs mittschiffs getroffen und sank. Die Hebung wurde sofort in die Wege geleitet, und um nicht eine ausgebildete Besatzung zu verlieren, wurde das seemännische Personal auf das neue T 32, das technische Personal auf T 33 geschickt. Eine weitere, grössere Katastrophe ereignete sich am 28., als T 25 und T 26 im Golf von Biskaya im Gefecht gegen «Glasgow» und «Enterprise» verloren gingen (siehe Kap. 11).

Im November 1943 beschloss das Marineoberkommando Norwegen, die noch vorhandenen Zerstörer der Typen 34 und 34 A nach Hause zu schicken, weil ihr Aktionsradius im Vergleich zu dem des grösseren Typs 36A zu gering war; ausserdem war «Steinbrinck»'s Maschine abgefahren (siehe Kap. 2). Dementsprechend wurde die 6. Flottille aus Nordnorwegen zurückgezogen, und Kothe lief am 25. November mit «Lody» und «Steinbrinck» aus Narvik aus. Später in der Nacht wurde plötzlich ein kleiner norwegischer Dampfer, «Samev», auf Kollisionskurs mit «Steinbrinck» gesichtet. Auf «Steinbrinck» wurde «Volle Fahrt achteraus» befohlen und die Schotten geschlossen, aber zwei Minuten später kollidierte der noch 12 Knoten laufende Zerstörer in der Nähe des Blaabackfua-Leuchtturms mit dem Dampfer. Das Vorschiff im Bereich der Abteilungen XV und XIV wurde eingedrückt, die Gasmaskenlast lief voll, bei Spant 103 sprangen Lecks auf, und um dem Wassereinbruch entgegenzuwirken, wurde das Schiff durch Fluten einiger Zellen im Heck achterlastig getrimmt. Nachdem die Lecks abgedichtet worden waren, konnte der angeschlagene Zerstörer kurz vor Mitternacht nach Trondheim weiter fahren, aber die Geschwindigkeit musste bald verringert werden, da die Gefahr bestand, dass das Kollisionsschott zusammenbrach.

Während der Fahrt verschlechterte sich das Wetter; schlechte Sicht, Regen und Schneeschauer zwangen das Schiff, Rorvik anzulaufen, bis es aufklarte. Die Dauer der Reparaturen wurde auf drei Wochen geschätzt; man hoffte jedoch, dass sie am Ort in Narvik durch das Werkstattschiff «Kamerun» ausgeführt werden konnten. Es wurde erwartet, dass «Steinbrinck» bis Weihnachten wieder dienstbereit sein würde, und nach behelfsmässigen Reparaturen ging der Zerstörer nach Oslo, wo bei der Nylandswerft eine gründliche Reparatur erfolgte. Diese war schneller als erwartet abgeschlossen, und am 18. Dezember konnte das Schiff nach Deutschland auslaufen. Am 12. Januar 1944 war es wieder voll frontklar.

«Jacobi», der bei der Kieler Germaniawerft zur Überholung lag, wurde am frühen Nachmittag des 13. Dezember durch einen Tagangriff der amerikanischen 8. Luftflotte schwer beschädigt. Zwischen 12.15 und 14.00 Uhr fielen zwölf Bomben um das im Trockendock liegende Schiff. Eine traf das Vorderschiff an Steuerbord und vier weitere das Dock selbst; sie detonierten vorn an Backbord, an Steuerbord mittschiffs und an beiden Seiten achtern; zwei Bomben explodierten knapp ausserhalb des Docks, und zwei weitere fielen als Blindgänger ganz in der Nähe des Schiffs. Alle Abteilungen wurden durch Erschütterungen und Splitterwirkung beschädigt; den meisten Schaden verursachte der direkte Treffer. Die Hauptlicht-, -heiz-, -dampf- und -feuerlöschleitungen wurden zerstört, und in den vorderen Abteilungen tobte ein heftiges Feuer. Unter

Deck war durch das Feuer in Abteilung XII das ganze Vorschiff mit dichtem schwarzem Qualm gefüllt. Die Hitze war enorm; die Feuerlöschtrups konnten nicht die Abteilungen XI und XIII betreten, und das Deck war rotglühend. Von den beiden zu dem eingedockten Zerstörer führenden Gangways war eine völlig zerstört und die zweite durchgeknickt, so dass die Feuerwehr und Rettungsmannschaften nicht an Bord kamen. Ein Unteroffizier konnte schliesslich unter Einsatz seines Lebens eine Gangway reparieren. Feuerlöschtrups und die Feuerwehr der Werft sowie des benachbarten «Riedel» eilten an Bord, aber erst nach neunstündigem Kampf konnte das Feuer unter Kontrolle gebracht werden. Der Schaden war schwer und verzögerte die Fertigstellung des Zerstörers erheblich, und erst im April 1944 schwamm er wieder auf. Bis er wieder zum Einsatz kommen konnte, war es November.

Auch «Lady» hatte unterdessen nach Süden verlegt und war nun für Einsätze im Skagerrak in Horten im Oslofjord stationiert. Auch «Riedel» und Z 31 trafen später ein, und die drei Schiffe fuhren im November und Anfang Dezember 1943 Geleitschutz, Mineneinsätze und Einsätze gegen die englischen Blockadebrecher. Es war deutscherseits bekannt, dass wertvolle Ladungen von Kugellagern aus Schweden auf umgebauten Schnellbooten durch das Skagerrak nach England gebracht wurden, und in der Tat war eines dieser Boote, «Master Standfast», am 2. November in diesem Seegebiet vom Vorpostenboot Vp 1606 gekapert worden. Es war weiter bekannt, dass ein Schwesternboot, «Gay Corsair», und die Frachter «Dicto», «Lionel» und «Pacific Empress» im Januar 1944 in dem schwedischen Hafen Lysekil auslaufbereit lagen. In diesem Monat kehrte «Steinbrinck» zu seiner Flottille zurück, wodurch deren Stärke wieder auf vier Einheiten anwuchs.

Anfang Dezember 1943 war «Riedel» zur Überholung nach Deutschland gegangen, so dass nach der Rückkehr von «Steinbrinck» an die Front dieser und «Lady» die einzigen einsatzbereiten Zerstörer von den sieben noch vorhandenen Vorkriegs-Einheiten waren. Während der ersten fünf Monate des Jahres 1944 legten die beiden Schiffe defensive Minenfelder in der Einfahrt zum Skagerrak, geleiteten die Minenschiffe «Ostmark», «Elsass» und «Kaiser» sowie den Leichten Kreuzer «Leipzig» bei Minenoperationen und sicherten Geleitzüge auf ihrem Weg von und nach Norwegen. Auch die Ausbildung ging während dieser Zeit weiter; oft wurde gemeinsam mit der S-Boot-Schulflottille geübt, deren sechs Boote nach Norwegen verlegt worden waren, um Angriffs- und Verteidigungstaktiken gegen feindliche Schnellboote zu vervollkommen. Ende April wurden beide Schiffe zur Überholung in die Heimat zurückbeordert, «Lady» zur Kieler Germaniawerft und «Steinbrinck» zu Blohm und Voss nach Hamburg.

Die nächtlichen Bombenangriffe der RAF und die Tagangriffe der US-Luftwaffe hatten inzwischen ernste Auswirkungen auf die Produktion und die Nachrichtenverbindungen des Reichs, so dass feste Daten für den Abschluss von Überholungsarbeiten nicht mehr genannt werden konnten – in der Tat hatte ein Schiff schon Glück, wenn es während einer Werfliegezeit nicht vernichtet oder zumindest schwer beschädigt wurde. «Steinbrinck» passierte am 3. Mai 1944 auf der Fahrt nach Hamburg den Nord-Ostseekanal, und am gleichen Tag begann in Bremen die Überholung von «Lady». Damit war

für die beiden Zerstörer der Krieg praktisch beendet, denn die Fertigstellung der Schiffe verzögerte sich derart, dass «Lady» erst am 18. Februar 1945 wieder fahrbereit wurde. Danach machte das Schiff trotz der verzweifelten Lage in Ostpreussen die üblichen, nach einer Werftliegezeit fälligen Erprobungs- und Ausbildungsfahrten in der Ostsee, die bis April dauerten. Wieder frontklar, dampfte der Zerstörer durch das Kattegatt nach Norden und fuhr in den wenigen restlichen Kriegstagen vor dem deutschen Zusammenbruch Geleitschutz im Skagerrak.

«Steinbrinck» erging es nicht so gut. Kurz nach Beginn seiner Werftliegezeit erlitt Hamburg am Morgen des 18. Juni 1944 einen schweren Luftangriff durch die US-Luftwaffe, bei dem der Zerstörer einen Bombentreffer in den Dieselgeneratorraum bekam und weitere Schäden an Hilfsmaschinen, der Speisewasserkirkulation, den Kondensatoren, der Heizölförderung, Bilgepumpen, Kesselraumlüftern und der Funkanlage erlitt. Trotz aller Schwierigkeiten wurde im Oktober dem Chef der 5. Flottille jedoch mitgeteilt, dass das vorgesehene Fertigstellungsdatum, der 20. November, eingehalten werden konnte, und gegen Ende des Monats wurden alle drei Zerstörer, die zu grösseren Überholungen in der Werft lagen («Lady», «Jacobi» und «Steinbrinck») aus veraltungstechnischen Gründen in der 8. Flottille zusammengefasst. Aber dann schlug für «Steinbrinck» das Schicksal zu.

Der Morgen des 4. November war ruhig und klar, und die Sicht war gut. Um 11.20 Uhr ertönten im Hafen die Alarmsirenen, und die Besatzung, mit Ausnahme der Flak-Bedienungen und einigen wichtigen Wachgängern, ging an Land in die Luftschutzbunker von Blohm & Voss. Dann hagelten 1030 Tonnen amerikanische Bomben auf das gesamte Hafengebiet, verursachten umfangreiche Zerstörungen und versenkten viele Schiffe. Eine landete sechs bis zehn Meter neben der Steuerbordseite des Zerstörers in Höhe der Abteilung IV und schleuderte Schlamm und schmutziges Wasser über das ganze Schiff. Ein längsseits liegender Leichter sank, und der Turbinenraum 1 machte Wasser. Die elektrischen Leitungen an Land waren alle unterbrochen, so dass die Lenzpumpen nicht liefen, und bald hatte der Zerstörer 5° Schlagseite, obwohl es dem Maschinenpersonal schliesslich gelang, einen Dieselgenerator anzuwerfen und damit die Pumpen zum Laufen zu bringen. Das eindringende Wasser beschädigte elektrische Einrichtungen; viel Schaden war auch durch die Erschütterungen der Detonation entstanden. Es hatte keine Ausfälle unter der Besatzung gegeben, aber eine genauere Untersuchung des Schiffs ergab, dass das Fertigstellungsdatum nun nicht mehr einzuhalten war und sich bis etwa März 1945 verschieben würde. Es wurde behelfsmässig repariert; die Lecks wurden abgedichtet, bis der Zerstörer dicht genug war, damit man ihn elbabwärts und an der Küste entlang zur Werft des Norddeutschen Lloyd in Wesermünde zur Weiterführung der Arbeiten schleppen konnte, aber erst am 1. April 1945 war das Schiff wieder einigermaßen seetüchtig, und selbst dann war nur eine Maschinenanlage klar.

Mitte April wurde «Steinbrinck» die Weser hinab nach Cuxhaven verholt. Deutschland stand kurz vor dem Zusammenbruch, es gab praktisch kein Heizöl mehr, und das wenige noch vorhandene Öl wurde den Schiffen zugeteilt, die noch kampffähig und

beim Rückzug der deutschen Armeen aus dem baltischen Küstengebiet und bei der Abholung der Millionen Flüchtlinge vor den vormarschierenden Russen eingesetzt waren. Daher wurde «Steinbrinck» stillgelegt, und viele seiner Offiziere und Mannschaften wurden bei den letzten Abwehrkämpfen an Land eingesetzt. Bei der Kapitulation lag er noch dort, die neue Flakbewaffnung noch nicht eingeschossen, und der Chef der 8. Flottille, Kapitän zu See Gerlach, und sein Stab waren noch an Bord.

EIN NÄCHTLICHER ZWISCHENFALL

In Südnorwegen waren «Beitzen», «Galster», «Riedel», «Ihn» und Z 29 für den Rest des Jahres 1944 in Horten stationiert und zu Geleitschutz- und Minenoperationen eingesetzt. «Ihn» und «Riedel» waren nach Werftfliegezeiten erst im Juni wieder an die Front zurückgekehrt. Bevor er die Ostsee wieder verliess, war «Riedel» aus unerfindlichen Gründen bei der Erprobung der Fa-339 «Bachstelze» eingesetzt. Diese war ein Schlepptragschrauber, der in begrenzter Stückzahl an die Fernost-U-Boote ausgegeben worden war und von diesen als eine Art fliegender Ausguck eingesetzt wurde. Sie mussten bei Überwasserfahrten von ihrem U-Boot geschleppt werden und konnten daher nur in Seegebieten eingesetzt werden, wo mit Luftangriffen nicht gerechnet werden musste; entsprechend unbeliebt waren sie. Was «Riedel» genau mit den Erprobungen zu tun hatte, ist nicht restlos klar. Im August transportierte «Ihn» und «Beitzen» Personal des U-Boot-Ausbildungskommandos und geleiteten das U-Boot des FdU (Mitte), als die U-Boot-Ausbildung von der östlichen Ostsee nach Norwegen verlegt wurde. Die Zerstörer waren nach wie vor vom Pech verfolgt, denn im August entstand im Kesselraum 1 von «Riedel» ein schwerer Brand, verursacht durch ölgetränktes Isoliermaterial, das nach der letzten Überholung in der Bilge vergessen worden war, und der Zerstörer musste zu längeren Reparaturen die Akers-Werft in Oslo anlaufen.

Ständig musste die deutsche Wehrmacht vor Sabotage auf der Hut sein. An Land wurden häufig Öltanks und Flugplätze von Widerstandsgruppen in Brand gesteckt, und am 26. September wurde das fast fertige ehemalige norwegische Torpedoboot TA 7 beschädigt. Um sich zu versichern, dass seine Zerstörer in dieser Hinsicht wachsam waren, machte der Chef der 5. Flottille, Kapitän zur See Langheld, unangemeldete Besuche auf jedem seiner Schiffe, konnte aber mit dem Bereitschaftszustand zufrieden sein.

Wegen des Treibölmangels wurde der Ausbildungsstand immer schlechter. In Deutschland versuchten Wissenschaftler, Treibstoff künstlich herzustellen, aber ein echter Durchbruch blieb ihnen dabei versagt. «Jacobi» unternahm nach Abschluss seiner Werftfliegezeit in der Ostsee zwischen Stettin und Swinemünde Versuchsfahrten mit aus Teer hergestellten Treibstoff, aber es gab Probleme mit der Verbrennung. Das zweite grosse Problem waren Luftangriffe. Mosquitoes und Beaufighters der RAF waren in immer grösserer Zahl ständig in der Luft, und es überrascht eigentlich, dass sie

so wenig Erfolge erzielten. Dutzende von angreifenden Flugzeugen erschienen oft, noch ehe die Alarmsirenen ertönten, über dem Oslofjord, sehr zum Zorn der Schiffsbesatzungen. Reparaturen beschädigter Schiffe in Norwegen wurden durch den Mangel an Ersatzteilen und die Schwierigkeiten, diese aus Deutschland zu beschaffen, immer mehr erschwert, und damit verlängerten sich natürlich die Reparaturzeiten, insbesondere bei «Riedel».

Im Oktober war die 5. Flottille dauern zu Geleitschutz- und Minenunternehmungen im Skagerrak unterwegs, und bei einer Geleitschutzoperation wurde Z 30 schwer beschädigt. Das Schiff hatte einen Geleitzug gesichert, als es am 20. Oktober in der Einfahrt zum Oslofjord in einem Schneesturm auf eine Mine lief. Sie ging unter dem Heck hoch, zerstörte die achtere Abteilung, die Backbordmaschine fiel aus, die Steuerbordwelle verklemmte sich, die Steuerbordturbine wurde durch die Erschütterung ebenfalls beschädigt, und etliche andere Geräte fielen ebenfalls aus. «Ihn» und Uj 1702 standen bei dem angeschlagenen Zerstörer, «Beitzen» wurde als Sicherung gegen Luftangriffe losgeschickt, und zwei Schlepper liefen aus Horten aus. «Ihn» brachte eine Schlepptrasse zu Z 30 aus, aber das Abschleppen erwies sich als sehr schwierig, da das Ruder des beschädigten Schiffs in hart Backbord-Stellung klemmte. Langheld lief selbst mit «Galster» aus, um die Einbringung des Zerstörers nach Horten persönlich zu überwachen. Am frühen Nachmittag konnte er sich den Schaden auf Z 30 selbst ansehen, während «Beitzen» die Verwundeten übernahm und nach Horten brachte. 8 Mann der Besatzung von Z 30 waren gefallen, 16 waren schwer verletzt und 3 wurden vermisst. Auch für diesen Zerstörer war damit der Krieg zu Ende. Er wurde zwar noch am 26. in Oslo eingedockt, blieb aber dort bis Mai 1945 liegen, ohne dass die Reparaturen zu einem Abschluss kamen.

«Beitzen» und «Riedel» hatten im November noch einmal Schäden durch Grundberührung, während «Ihn» zu einer kurzen Überholung nach Swinemünde ging und von dieser mit verstärkter Flakbewaffnung zurückkehrte. Alle noch vorhandenen Schiffe der Typen 34 und 36 gehörten jetzt nominell zur 5. Flottille. Ende 1944 waren «Beitzen», «Riedel», «Ihn» und «Galster» zum Einsatz im Skagerrak in Horten stationiert, während «Jacobi» in der Ostsee Ausbildungsfahrten machte; «Lody» und «Steinbrinck» absolvierten ihre Werftfliegezeiten. Ebenfalls in diesem Seegebiet eingesetzt war die 3. T-Flottille, die auf dem Papier aus T 13, T 14, T 16, T 17, T 19, T 20 und T 21 bestand; von diesen war jedoch T 14 zu Ausbildungsfahrten im Anschluss an seine Werftfliegezeit in Pillau, und T 21 lag zur Werftüberholung bei Schichau in Elbing.

Anfang 1945 waren von den in Südnorwegen stationierten vier Zerstörern nur «Galster» und «Ihn» einsatzbereit. Das in Deutschland inzwischen herrschende Chaos wirkte sich nun schon auf einfachste Reparaturen aus. «Galster» musste Anfang Dezember 1944 nach Frederikshavn gehen, um eine neue Schraubenwelle für «Beitzen» abzuholen; da diese aber nicht auf Anhieb passte, war der Zerstörer erst am 14. Februar 1945 wieder einsatzklar. Auch «Riedel»'s Probleme waren inzwischen vom technischen Personal der Flottille und von Kapitän zur See Langheld persönlich geregelt worden, und am 7. Januar 1945 war der Zerstörer wieder seeklar.

Die Schiffe fuhren bis Kriegsende Geleitschutz im Skagerrak, aber die Luftangriffe nahmen enorm zu, und nur «Galster» und «Ihn» hatten eine Verstärkung ihrer Flak bekommen. Während der letzten vier Kriegsmonate flogen die 2. taktische Luftflotte der RAF, das Küstenkommando, die US-Luftwaffe und die britische Marineluftwaffe bei Tag und Nacht Angriffe gegen die Schifffahrt im Skagerrak und Kattegatt. Am 13. Januar erwischte Halifax «F» der 58. Staffel der RAF «Ihn» und «Riedel», die zusammen mit T 19 und T 20 «Nürnberg» und «Linz» bei einer Minenunternehmung sicherten, und bombardierte sie. Die sechs 227 kg-Bomben fielen achteraus von «Ihn» und verursachten keine Schäden, während die Maschine unbeschädigt abflog. Am 2. März wurde der 9'026 BRT grosse Frachtdampfer «Isar», der geleitet von «Beitzen» vom Oslofjord ins Kattegatt unterwegs war, von Halifax «K» der 502. Staffel der RAF angegriffen. Das Handelsschiff hatte wegen eines Ruderschadens gestoppt, und «Beitzen» lief gerade auf es zu, als der Angriff erfolgte. Zwei Bombentreffer setzten «Isar» in Brand, und sie sank später.

Solche Angriffe waren während des Spiessrutenlaufs der Geleitzüge durch das Skagerrak schon fast normal, aber erst im April erwischte es einen der Zerstörer. In der Nacht vom 23. zum 24. geleiteten «Beitzen» und T 19 einen Geleitzug von Frederikshavn nach Oslo, und um 3.35 Uhr entdeckte einer der sieben mit Radar ausgerüsteten Bomber auf seinem Suchflug über dem Skagerrak die Schiffe. Welcher es war, lässt sich aus den Unterlagen der RAF nicht genau festlegen, und auch der deutsche Papierkrieg wurde um diese Zeit schon nicht mehr so exakt geführt, aber vier Maschinen der 58. Staffel, «F», «J», «U» und «X», und drei der 502. Staffel, «H», «S», und «T», waren in der fraglichen Nacht unterwegs. Zwei, J/58 und X/58, wurden im Anflug abgeschossen, während zwei weitere, U/58 und T/502, keine Angriffe flogen, und damit ist es wahrscheinlich, dass F/58, H/502 oder T/502 der Täter war. «Beitzen» hatte die Hauptlast des Angriffs zu ertragen, und Kesselraum 1 und der Dieseldieseltorraum wurden ausser Gefecht gesetzt. In Abteilung VII gab es ein Leck und Wassereintritt, die Steuerbordseite wurde durch die Druckwelle der Detonation und Splitter beschädigt, und der Doppelboden bekam an mehreren Stellen Risse. Das Schiff konnte jedoch noch 15 Knoten laufen und fuhr mit dem Konvoi bis Oslo, wo es zu Reparaturen eindockte. Das Ende des Dritten Reiches stand unmittelbar bevor, und so überrascht es nicht, dass es unmöglich war, aus der Heimat noch Ersatzteile zu bekommen (die britische Armee stand vor den Toren Bremens) und die norwegischen Werftarbeiter zur Eile anzusporren. Bei der Kapitulation lag «Beitzen» immer noch in nicht fahrbereiten Zustand in der Werft in Oslo und kam nie wieder in Fahrt.

SCHEINFUNKVERKEHR

Nach dem Abzug der 5. und 6. Flottille lag im Dezember 1943 nur noch die 4. Flottille mit «Tirpitz» und «Scharnhorst» in Nordnorwegen. Als «Scharnhorst» am 25. Dezember zu ihrer letzten Unternehmung auslief, begleitete sie die Flottille mit Z 29,

Z 30, Z 33, Z 34 und Z 38, aber nachdem sie zur Suche nach dem Geleitzug detachiert worden war, konnte sie nicht mehr Anschluss an den Schlachtkreuzer gewinnen. «Scharnhorst» wurde am Abend des 26. von «Duke of York» sowie britischen Kreuzern und Zerstörern versenkt; die Zerstörer nahmen an dem Gefecht nicht teil.

1944 lag die Flottille meist untätig bei der angeschlagenen «Tirpitz». Z 31 kehrte Anfang Mai nach Nordnorwegen zurück, dafür ging einige Tage später Z 30 nach Süden zur 5. Flottille im Skagerrak. Im Sommer und Herbst lagen die Zerstörer immer in der Nähe des Schlachtschiffs und beteiligten sich an der Luftabwehr, wobei sie gelegentlich auch Schäden abbekamen. Ab Oktober wuchs der sowjetische Druck auf die Nordfront, und das deutsche Heer begann mit dem Rückzug. Bis Weihnachten 1944 sicherten die Zerstörer diese Operationen und die Räumung der wenigen arktischen Stützpunkte; dann ging Z 29 zur Überholung in die Heimat. Die anderen vier Zerstörer blieben bis Januar 1945 in Tromsø; dann wurden sie zum Einsatz in der Ostsee zurückgerufen. Z 31, Z 34 und Z 38 verließen Tromsø zum letzten Mal am 25. Januar 1945 und dampften nach Narvik. Damit war die dreieinhalbjährige Stationierung deutscher Zerstörer im Nordmeer beendet.

Der britische Marineneachrichtendienst bekam Wind von der Verlegung der Zerstörer nach Süden, als Z 33, der beschädigt in der Bogenbucht bei Narvik lag, am 24. Januar Befehl erhielt, in den nächsten Tagen auf 317 kHz Scheinfunkverkehr zu führen und so die Abwesenheit der 4. Flottille zu verschleiern. Die Briten erwogen zwei Möglichkeiten: eine Fahrt durch die relativ sicheren inneren Schären, oder Fahrt mit hoher Geschwindigkeit durch die offene See. Gegen letztere Möglichkeit befahl die Admiralität Admiral Dalrymple-Hamilton, der in Scapa Flow das 10. Kreuzergeschwader befehligte, mit «Diadem» und «Mauritius» einen Punkt in der Nähe von Bergen anzusteuern und dann die deutschen Zerstörer nach Norden zu suchen. Die beiden Kreuzer passierten die U-Boot-Sperre in Scapa am frühen Nachmittag des 27. und dampften zunächst mit Nordostkurs, später mit Ostkurs ihrem Bestimmungsort entgegen. Unterdessen lief die 4. Flottille nach Süden. Am Abend des 27. war sie westlich des Sognefjords ergebnislos bombardiert worden. Um 0.48 Uhr am folgenden Tag stand die Flottille etwa 15 Seemeilen südwestlich des Utvar-Leuchtfuers, nördlich von Bergen. Beide Seiten sichteteten einander fast gleichzeitig. Die Kreuzer feuerten Leuchtgranaten und eröffneten das Feuer auf die Zerstörer auf eine Entfernung von 20.000 m. Es entwickelte sich für kurze Zeit ein laufendes Gefecht, in dessen Verlauf Z 31 fünf bis sechs Treffer erhielt, die den vorderen Geschützturm, die Rudermaschine, den Horchraum und die Torpedobefehlsübermittlungsanlage zerstörten. Die oberen Decks und Aufbauten wurden von Splintern und Einschüssen durchsiebt, und die Entmagnetisierungsanlage wurde vernichtet; Feuer verursachte schwere Ausfälle unter der Besatzung. Z 34 übernahm die Führung und fuhr drei Torpedoangriffe auf die Kreuzer, um diese zum Abdrehen zu zwingen. Auch Z 38 lief zum Angriff an, aber ein Schornsteinbrand und Kesselrohrrisse zwangen ihn, den Anlauf abzubrechen.

Die drei Zerstörer drehten schwarz qualmend ab und liefen mit Nordkurs auf die norwegische Küste zu, verfolgt von den Kreuzern, die den Torpedos ausweichen konnten. Während der Flucht nach Norden schossen die achteren Geschütze der Zerstörer weiter. Zuerst wurde «Mauritius» an Backbord vorn getroffen; die Granate detonierte, ohne Ausfälle zu verursachen, in einem Wohndeck. Sechs Minuten später wurde «Diamant» mittschiffs auf dem Bootsdeck getroffen; es gab einige Schäden, ein Mann fiel, drei wurden verletzt. Um 2.00 Uhr hatten die Zerstörer mit ihrer überlegenen Geschwindigkeit die Kreuzer abgehängt und waren in den Aspojjord eingelaufen, wo um 2.14 Uhr Küstenbatterien das Feuer auf die Kreuzer eröffnete. Als sie sahen, dass der Feind entkommen war, stellten die Engländer das Feuer ein, drehten ab und kehrten nach Scapa Flow zurück. Die drei Zerstörer fuhren weiter nach Süden, zunächst nach Bergen, wo Z 31 eindockte; Z 34 und Z 38 gingen weiter nach Deutschland und trafen am 1. Februar in Kiel ein.

Z 33 verliess Narvik am 5. Februar, um zu Z 31 zu stossen, aber vier Tage später wurde er vor Stadlandet bombardiert und musste nach Trondheim geschleppt werden. Z 31 wurde in Oslo behelfsmässig repariert und erreichte schliesslich am 20. März 1945 Gotenhafen. Z 33 erreichte Deutschland erst am 2. März 1945, als er aus Aarhus kommend in Swinemünde einlief. Damit waren ausser den Skagerrak-Zerstörern keine Einheiten dieses Typs mehr in Norwegen stationiert.

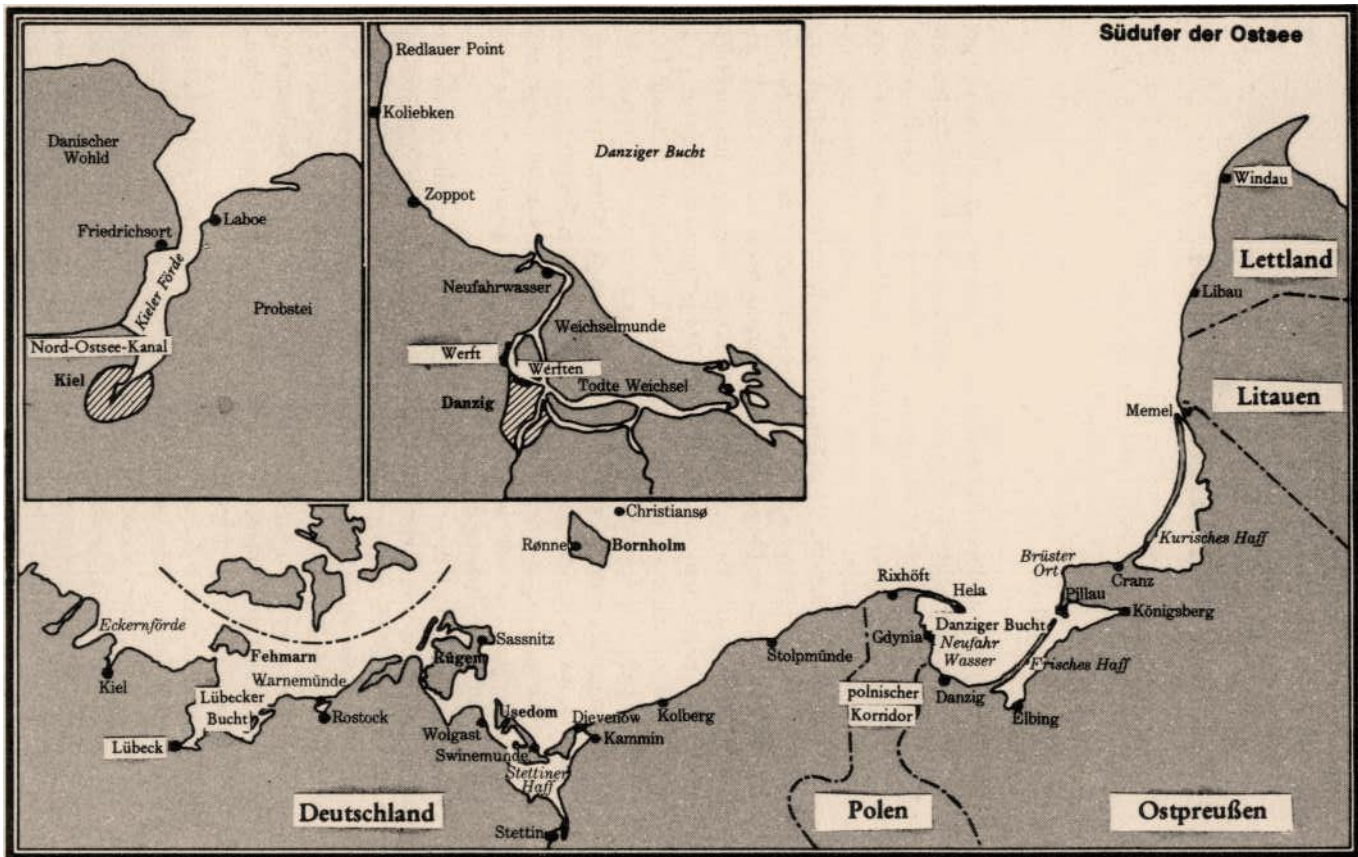
13 Der Zusammenbruch

JANUAR 1944 BIS MAI 1945

Von 1939 bis 1943 war die Ostsee praktisch zu einem deutschen Binnensee geworden, der in umfangreicher Masse zur Ausbildung der Schiffsbesatzungen und zur Versorgung der Truppen an der Leningrader Front genutzt wurde. Ausgedehnte Minensperren an der Einfahrt zum Finnischen Meerbusen und zur Kronstädter Bucht sorgten dafür, dass sowjetische Überwasserstreitkräfte nicht und U-Boote nur gelegentlich in die offene See ausbrechen konnten (und auch dies erst Ende 1944). Folglich bestand auf diesem Kriegsschauplatz kein Bedarf für den Einsatz von Zerstörern, und Minensuch- und Torpedoboote reichten für die anstehenden Aufgaben aus. Die kleineren Torpedoboote wurden weiter zu Hilfsdiensten herangezogen, und noch Ende März 1944 gehörten zwölf davon (T 2, T 3, T 7, T 8, T 9, T 11 und T 12 von der 2. und T 13, T 17, T 19, T 20 und T 21 von der 3. Flottille) zur Torpedoschule; ein weiteres Boot war der Torpedoversuchsanstalt zugeteilt, und fünf weitere befanden sich in der Werft. Von den grösseren Booten war T 30 beim Gruppenkommando Ost im Einsatz, und T 31 machte Ausbildungsfahrten. Die Boote der Torpedoschule wurden gelegentlich für Einsätze im Skagerrak oder in der östlichen Ostsee freigegeben, wenn keine Torpedoschiessübungen stattfanden.

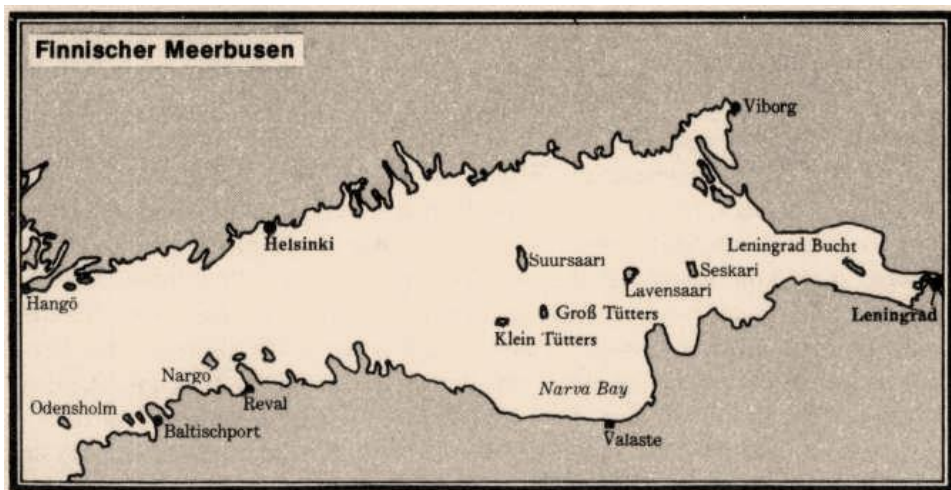
1944 änderte sich jedoch diese Idylle. Im Januar dieses Jahres drängte die vorrückende Rote Armee die deutsche Armee an die Narwa und den Peipussee zurück, wodurch die Sicherung der Minensperren noch wichtiger wurde. Zur Erfüllung dieser Aufgabe wurde die 6. Zerstörerflottille unter Kapitän zur See Kothe, bestehend aus Z 28, Z 39, Z 25, Z 35 und T 30, nach Reval verlegt und dort dem Führer der Minenleger Ost unterstellt. Sie erhielten Order, zwecks Treibstoffeinsparung ab dem Skagerrak mit niedriger Fahrt zu laufen und trafen am 16. Februar in Gotenhafen ein; Z 28 erreichte Reval am 21. Februar.

Bis Mitte März fuhren die Zerstörer Geleitsicherung zwischen Reval und Libau, und dann wurde der erste offensive Vorstoss geplant. Dieser sah zwei Phasen vor. Zuerst sollte am 12. März Vaikula und Saarkula am Ostufer der Narwa-Bucht, nördlich von Hungerburg, beschossen werden; ausserdem sollte in der gleichen Nacht dort eine Minensperre gelegt werden. Das Legen von Minenfeldern war den ganzen Frühling und Sommer hindurch Hauptaufgabe der Flottille, die dazu abwechselnd in Reval und Baltischport stationiert war.



Im Juni lag die Flottille in voller Stärke mit Z 28, Z 30, Z 39, Z 35 und Z 25 in Baltischport. Auch T 31 sollte zur Flottille stossen, aber es wurde bei der Abwehr russischer Angriffe auf die Bucht von Viborg und den Kovisto-Sund am 20. Juni von russischen Schnellbooten versenkt. In einem wütenden Gefecht auf kürzeste Entfernung meldeten T 30 und T 31 drei bis fünf versenkte Schnellboote, ehe T 31 selbst Opfer eines Torpedos von TKA 37 wurde. Z 39 wurde am 23. Juni vor Anker in Baltischport von sowjetischen Flugzeugen bombardiert und erhielt zwei Treffer in der Nähe des achteren Schornsteins, die das Flakdeck sowie Rohrleitungen und Lüfter im vorderen Turbinenraum und achteren Kesselraum zerstörten. Die Schäden waren so umfangreich, dass der Zerstörer zu Reparaturen nach Deutschland zurückkehren musste. Weitere Bombenangriffe führten zum Verlust von T 2 und T 7, die während eines schweren Angriffs der RAF auf die Deschimagwerft in Bremen am 29. dort untergingen. Eine Bergung der Boote wurde in die Wege geleitet und T 2 wurde gehoben; das Boot wurde Anfang November zur Reparatur nach Elbing geschleppt, musste aber, ohne dass an ihm gearbeitet worden war, wieder nach Westen geschleppt werden, als die Sowjets den Hafen 1945 einnahmen.

Im Finnischen Meerbusen bemühte die Kriegsmarine sich weiter, die sowjetische Baltische Flotte eingeschlossen zu halten, zumeist durch Einsatz der bewährten Ostseewaffe, der Seemine. Die Minenfelder im südlichen Sektor der inneren Sperre (d.h. die in der Narwabucht) waren unter dem Tarnnamen «Seeigel» bekannt und waren ursprünglich im Mai 1942 von den Minenlegern «Roland» und «Kaiser» zusammen mit Booten der 3. Minensuchflottille ausgelegt worden. 1943 und 1944 waren sie verschiedentlich durch Zerstörer, Torpedoboote, Minensucher und Marinefährrähme verstärkt worden. Nun aber hatte der Chef der 9. Sicherungsdivision, der für die Wirksamkeit der Minensperre verantwortlich war, keine Zerstörer zur Verfügung; als daher der Verdacht aufkam, dass sowjetische Minensucher im August 1944 eine Passage durch die «Seeigel»-Sperre geräumt hatten, stan-



den ihm zum Legen neuer Minen nur die 6. T-Flottille (T 30, T 32 und T 22) sowie T 23 von der 5. Flottille zur Verfügung, dazu die Boote der 1. R-Flottille. Wegen schlechten Wetters konnten diese dann, als es so weit war, an der Operation nicht teilnehmen und wurden zurückgehalten.

Die Sperre sollte aus vier Reihen mit zusammen 216 Minen bestehen, die auf einem Meter Wassertiefe standen. Zwei Minentypen sollten zum Einsatz kommen, UMB (U-Boot-Mine Typ B) und EMR(K). Jedes Torpedoboot trug 25 EMR(K) und 31 UMB. Ursprünglich sollten die R-Boote weitere vier Reihen mit je 12 EMR(K) legen. Die Torpedoboote sollten ihre Minen in Abständen von 175 m legen, und die gesamte Sperre sollte zwischen 59°31.3'N 27°34.6'O und 59°35.5'N 27°29.5'O liegen, in einer Linie von 329°. Die Wurfgeschwindigkeit sollte 15 Knoten betragen, Funkstille war einzuhalten, und der Gebrauch von Kurzwellenfunk war auf ein Minimum zu beschränken. Die eigene Schifffahrt in dem betreffenden Seegebiet war benachrichtigt, darunter zwei U-Boote, U 479 (Oberleutnant zur See Sons) und U 679 (Oberleutnant zur See Breckwoldt). Finnische Boote waren nicht in See. Als Navigationshilfe sollte ein Scheinwerfer auf der Insel Gross-Tüters zwischen 230 und 2.30 Uhr alle 20 Minuten viermal blinken; zusätzlich sollte ein Scheinwerfer auf Valaste bis 1.30 Uhr zwischen 290° und 0° brennen.

EINE DOPPELTE DETONATION

Am 16. August und zu Beginn des folgenden Tages versammelten sich die für «Seeigel X b» vorgesehenen Streitkräfte in der Südbucht von Helsinki und übernahmen Minen vom Tender «Kondor». Um 18.37 Uhr am 17. lichteten die vier Torpedoboote die Anker und dampften durch die finnischen Schären nach Osten, um ihre Minen zu legen. Um 20.30 Uhr ging die Flottille auf 27 Knoten und stand um 21.59 querab der Insel Digshar (Tiiskeri). Nachdem die Flottille auf Südostkurs gedreht hatte, gingen die Besatzungen auf Gefechtsstationen, und die Boote pflügten weiter mit 27 Knoten durch die ruhige See. Ein paar einsame Wolken standen am Nachthimmel, und die Sicht war gut. Um 22.30 Uhr signalisierte T 32 an das Führerboot: »Vier kleine Schatten an Steuerbord querab auf Kollisionskurs«; eine Minute später entdeckte auch T 23 die Schatten, aber das Führerboot reagierte nicht. Kapitänleutnant Weinlig auf T 23 glaubte, dass die Schatten Schnellboote waren, da sie mal vorausliefen, mal achteraus sackten, aber allgemein mit den T-Booten Schritt hielten. Sein vorderes Radargerät meldete Echos genau querab in 4'400 m Entfernung, aber es gab keinen Alarm. Es fällt schwer, nicht zu glauben, dass dies ein falscher Alarm gewesen war. Wenn sowjetische Schnellboote anwesend waren, ist es unwahrscheinlich, dass sie unter den herrschenden Verhältnissen die Torpedoboote nicht entdeckt hätten. Zu diesem Zeitpunkt standen die deutschen Boote mit Kurs 144° westlich der Felseninsel Ostrov Rodsher.

Um 23.36 Uhr stand die Flottille in der Südwestecke der Narwabucht, wo sie kurz vor Mitternacht von dem getauchten U 679 gesichtet wurde. Die Torpedoboote scheinen

das U-Boot nicht bemerkt zu haben. Um Mitternacht waren alle Boote wurfbereit. Das Wetter hatte sich gehalten, es wehte leicht aus Südsüdwest, die See war nach wie vor ruhig und die Sicht gut. Die Besatzungen waren achtern mit den letzten Vorbereitungen zum Werfen beschäftigt, und um 0.00 Uhr meldeten die Ersten Offiziere ihren Kommandanten «Klar zum Werfen». Um 0.13 Uhr gingen die Boote auf Kurs 59°; zu dieser Zeit konnte der Navigationsoffizier von T 23 eine Peilung der Beleuchtung auf Konju und Valaste nehmen. Ob die übrigen Boote ebenfalls Peilungen nehmen konnten, ist nicht bekannt. (Der überwiegende Teil der Informationen dieses Abschnitts stammt aus dem Kriegstagebuch von T 23, da alle anderen in der folgenden Katastrophe verloren gingen.)

Zehn Minuten nach dem Kurswechsel bekam T 23 Befehl, mit T 30 die Plätze zu tauschen, wie in dem Operationsbefehl des Flottillenchefs vorgesehen, so dass das Boot in der richtigen Wurfposition war, wenn die Flottille wenig später auf den Wurfkurs (329°) eindrehte. Die Flottille formierte sich in Dwarslinie, und T 23 war nun das westlichste Boot. Noch ehe die Drehung beendet war, blitzte auf T 30 die Ankerlaterne auf, das Signal für «Noch 30 Sekunden bis zum Beginn des Werfens». Kapitänleutnant Weinlig meinte, dass Signal käme noch zu früh und gab noch keinen Befehl zum Werfen, aber der Minenoffizier auf dem Achterdeck glaubte, es sei alles in Ordnung, und begann mit dem Werfen. Trotz hektischer Gegenbefehle von der Brücke waren 11 UMB und 7 EMR(K) gefallen, ehe der Minenoffizier reagieren konnte und das Werfen einstellte.

Um 00.25 Uhr, noch in der Drehung, ereigneten sich bei T 30 mittschiffs an der Backbordseite zwei heftige Detonationen, und eine Wassersäule stieg 50 m hoch in die Luft. Sowohl U 679, das an Backbord querab von den Torpedobooten stand, als auch U 479 hörten um 0.28 bzw. 0.26 Uhr die Detonationen und vermerkten sie in ihren KTBs; beide Boote waren zu diesem Zeitpunkt auf getaucht und konnten auch den Explosionsblitz auf dem unglücklichen T-Boot sehen. T 23, das T 30 am nächsten stand, stoppte sofort und rief über Kurzwelle die anderen Boote, bekam aber keine Antwort. Weinlig glaubte an treibende Minen, die sich aus dem benachbarten «Seeigel IX b»-Feld losgerissen hatten.

T 30 trieb mit Backbordschlagseite und brannte mit starker Rauchentwicklung. Kaum hatte um 0.26 Uhr T 23 einen Funkspruch mit der Nachricht von dem Minentreffer auf T 30 abgesetzt, als das Führerboot, T 32, unter einer doppelten Detonation erzitterte, die seltsamerweise von keinerlei Feuer oder Brand begleitet war. Auf T 23 – und vermutlich auch auf T 22 – waren die Besatzungen achtern eiligst dabei, die noch nicht geworfenen Minen zu sichern und die Achterdecks zum Abschleppen der beschädigten Boote zu räumen. Alle verfügbaren Leute wurden nach achtern geschickt, und nur zwei Geschütze und die Flak blieben besetzt. Die Besatzung des 1. Geschützes erhielt den Befehl, scharf nach Treibminen Ausschau zu halten, als T 23 mit fünf Knoten weiterfuhr.

Zu dieser Zeit entdeckten die Horcher auf T 23, die die See an Backbord und Steuerbord voraus absuchten, zwischen 30° und 65°, d.h. Steuerbord voraus, in etwa 1'200 m Entfernung Minen. Weinlig glaubte, dass dies die Minen der «Seeigel IX b»-Sperrre waren, aber er war sich hinsichtlich der Lage nicht völlig sicher, da die Sowjets durch die

alten Sperren Lücken geräumt hatten (die letztlich die Ursache für den laufenden Einsatz waren), und dass daher auch Minen in der Gegend herumtrieben. Um 0.33 explodierte T 30 und brach auseinander; wahrscheinlich durch einen weiteren Minentreffer. Das Heck sank schnell; das Vorschiff trieb noch einige Minuten senkrecht in der See, bis auf dem gesunkenen Achterdeck eine weitere Mine detonierte. Wieder setzte T 23 einen deprimierenden Funkspruch ab: «Minentreffer auch auf T 32; Boot sinkt; T 30 gesunken.» Da T 23 bis jetzt nichts von T 22 gehört hatte, blinkte es das Boot an: «Was ist los?» Zurück kam die beruhigende Antwort: «Nichts, alles in Ordnung.» In der Nähe der beiden Boote, 500 m an Backbord, lag T 32 mit abgerissenem Bug. Auf Anruf von T 23 antwortete T 32, dass es zwei Minentreffer hatte und sein Kommandant, Kapitänleutnant Dehnert, schwer verletzt war.

Um 0.40 hatten die Leute auf dem Achterdeck von T 23 alle Minen gesichert und über Bord geworfen. Damit war das Boot endlich klar zum Abschleppen, und Weinlig fragte bei T 32 an, ob er es in Schlepp nehmen sollte. Als Antwort kam zurück: «Schiff noch schwimmfähig, bitte zum Abschleppen bereithalten». Das war Weinlig nicht genug und fragte noch einmal, ob er eine Schlepptrasse ausbringen sollte. Diesmal erhielt er die Antwort: «Abschleppen voraus nicht möglich». T 23 stoppte die Maschinen und drehte bei. Es war 0.48 Uhr.

Nach einigen Minuten sprang auf T 22, das bis jetzt unbeschädigt war und nahe bei T 23 begedreht hatte, die Maschine an, und das Boot lief mit 5-9 Knoten an T 32 heran. Der Kommandant von T 23 war entsetzt, denn es war inzwischen ziemlich klar, dass die Boote sich in einem Minenfeld befanden. Besorgt funkte er an T 22: «Vorsicht, scharfe Minen hinter mir». T 22 bestätigte, lief aber weiter auf das Wrack zu in der klaren Absicht, längsseits zu gehen. Zwei Versuche misslangen. T 22 drehte nach Norden und unternahm einen dritten Anlauf, aber um 1.05 ereignete sich bei den beiden Booten zwei weitere Detonationen, die 30-50 m hohe Wassersäulen aufwarfen. Kurz vor den Explosionen hatte der Horcher Torpedolautgeräusche in 220° gemeldet. Weitere Geräusche wurden um 1.12 Uhr in 142° gehört, und auch der Leitende Ingenieur hatte weit an Steuerbord etwas gehört. Alle Ausgucks spitzten die Ohren, und einige meldeten Motorengeräusche; auch der Kommandant hörte sie. Die Dunkelheit und die tödliche Gefahr von den Minen begannen an den Nerven der Überlebenden zu zerren. Um 1.13 Uhr fragte T 23 bei T 22 an, ob ein Abschleppen möglich war; wenn nicht, sollte T 32 versenkt werden. Kaum hatte T 22 bestätigt, und bevor T 23 noch eine Warnung vor Torpedogeräuschen absetzen konnte, da brach das Boot in einer riesigen Explosion auseinander. Es wurden zwei deutliche Detonationen beobachtet, die T 22 buchstäblich in Stücke rissen. Weinlig glaubte, dass eine derartige Explosion nur von Torpedos verursacht werden konnte, ein Eindruck, den der ebenfalls an Bord befindliche Kapitänleutnant Peter-Pirkham, dessen T 31 zuvor von russischen Schnellbooten versenkt worden war, bestätigte.

T 23 blieb gestoppt, während Weinlig verzweifelt überlegte, was er am besten tun sollte. Die Wracks von drei Schwesternbooten lagen sinkend oder versenkt um ihn

herum, während Überlebende auf ihnen und in der See um Hilfe schrien. Rund herum trieben Minen, und russische Schnellboote waren vermutlich ebenfalls in der Nähe.

Es war eine schwierige Entscheidung für Weinlig. Während er noch nachdachte, meldete plötzlich um 1.18 Uhr der Horchraum: «Motorengeräusche in 172°». Das S-Gerät bestätigte die Meldung, und die Bedienung des 3. Geschützes meldete achteraus ein kleines, schnell fahrendes Boot. Auch die Bedienung des Vierlings und die Brückenaussichts sahen es. Alle hielten es für ein Schnellboot, denn es hatte den Aufbau weit vorn. Diese Meldungen brachten den Kommandanten zu einem Entschluss: wenn er nicht sein Boot auch noch verlieren wollte, musste er hier sofort verschwinden. Er befahl Umdrehungen für 27 Knoten, liess auf Westkurs drehen und setzte um 1.20 Uhr an die 9. SichDiv einen Funkspruch ab: «Qu 118 D 67, T 22 nach Explosion achtern ausser Sicht, T 32 schwimmt zur Hälfte. Schickt Boot mit geringem Tiefgang zur Rettung von Überlebenden. Trete Heimreise an. T 23.» Zehn Minuten später empfing er einen Funkspruch von der 9. SichDiv an den Chef der 25. Minensuchflottille, der 6. T-Flottille zur Hilfe zu eilen. Auch die Artilleriefährprahm-Gruppe «Cordes» lief zur Hilfeleistung aus, und die Seefliegerstaffel in Reval wurde ebenfalls alarmiert. Alles in allem beteiligten sich an der Rettungsoperation vier grosse Minensuchboote, drei Artilleriefährprähme, ein «Flakjäger», vier finnische und zwei deutsche S-Boote.

VON AKADEMISCHEM INTERESSE

T 23 fuhr unterdessen allein zurück, und zwischen 1.27 und 1.50 Uhr meldete der Radarraum einen Strom von Echos, die als russische Schnellboote klassifiziert wurden. Um 1.50 Uhr wurde in 350° ein Echo erfasst, und T 23 drehte darauf zu. Es handelte sich um U 679, das das T-Boot in nur anderthalb Seemeilen Entfernung sichtete und vor der drohenden Kollision schnell wegtauchte. T 23 schoss Leuchtgranaten, ehe es das Boot als eigenes erkannte. Auch U 479, das nur 800 m entfernt im Südwesten stand, sah T 23. Die Entdeckung des U-Bootes bestätigte Weinlig, dass sein Radargerät in Ordnung war. Während der ganzen Heimreise, von 1.50 bis 2.34 Uhr, gab es zahlreiche Kontakte, aber keine Angriffe.

Gegen 3.00 Uhr lag T 23 unter der finnischen Küste, und um 3.08 Uhr ging ein Funkspruch von der 9. SichDiv ein (mit Uhrzeit von 2.54 Uhr) mit der Bitte um Information, wo das neu gelegte Minenfeld begann, und mit dem Befehl, an den Rettungsarbeiten teilzunehmen. Aus diesem Funkspruch konnte Weinlig ersehen, dass seine Gründe für den Rückzug bei der 9. SichDiv nicht klar waren, und daraufhin funkte er zurück: «T 23 18 Minen gelegt. T 22 bei Rettungsversuch explodiert. Feindliche Minenlage unklar. Zahlreiche Treibminen. Eigener Tiefgang führt mit Sicherheit zu Verlust, falls Boot an Rettungsaktion teilnimmt. Liege in Bereitschaft bei Bergholm.» Danach erhielt T 23 Befehl, nach Helsinki einzulaufen, wo das Boot um 12.41 Uhr festmachte.

Unterdessen kam in der Narwabucht die Rettungsaktion in Gang. Breckwoldts U 679 tauchte auf und versuchte, sich ein Bild von den Ereignissen der Nacht zu machen, ehe

es sich an der Rettung beteiligte, während in der Luft eine Dornier und eine Focke-Wulf der Seefliegerstaffel kreisten. Im Süden kamen drei Artilleriefährprähme in Sicht, und vom Osten näherten sich vier Minensuchboote der Unglücksstelle. Sons, dessen U 479 ebenfalls auf getaucht war, sichtete gegen 4.00 Uhr eine Pinasse und rief einen Minensucher herbei, der die Schiffbrüchigen rettete, ehe er wieder tauchte und seine Operation fortsetzte.

Die Rettungsarbeiten wurden so lange wie möglich fortgesetzt, aber am späten Vormittag des 18. begannen sowjetische Schnellboote, den Einsatz der Seeflieger unmöglich zu machen, und die Schiffe zogen sich allmählich zurück. Die Minensucher hatten insgesamt nur 51 Mann gerettet, und weitere 90 waren von den Flugzeugen aufgelesen worden. Das Wrack von T 32 schwamm die ganze Nacht hindurch, bis es am nächsten Morgen von sowjetischen Flugzeugen angegriffen und schliesslich versenkt wurde. Weitere 106 Mann wurden von den Russen in die Gefangenschaft geführt.

Als Folge dieser Katastrophe blieb die Lücke in der «Seeigel IX b»-Sperrzone bis zum 7. September bestehen. Erst dann legten die 1. R-Boot- und die 24. Landflottille 300 UMB, 84 EMR(K) und 80 Reissbojen.

Der Verlust von drei grossen, modernen Flottentorpedobooten war natürlich für die Kriegsmarine ein schwerer Schlag. Es scheint jedoch nie eine kriegsgerichtliche Untersuchung des Vorfalls gegeben zu haben; jedenfalls sind keine entsprechenden Unterlagen bekannt. Allerdings musste Kapitänleutnant Weinlig einen oder zwei Tage nach seiner Rückkehr nach Helsinki dem Kommandierenden Admiral östliche Ostsee persönlich Meldung erstatten. Am 2. September schied Finnland aus dem Krieg aus, und der darauffolgende Abzug der Wehrmacht aus diesem Land bedeutete, dass jegliche Untersuchung ohnehin nur noch von akademischem Interesse sein würde. Die örtlichen deutschen Kommandostellen hatten durch den Abzug auch wahrhaftig dringendere Probleme als eine kriegsgerichtliche Untersuchung. Nach dem Untergang der drei T-Boote meldete der Chef der 1. R-Flottille, dass, als seine Boote das benachbarte IX b-Minenfeld legten, bei dem herrschenden guten Wetter die Position auf 0,2 Seemeilen genau bestimmt werden konnte und diese auch von den begleitenden T-Booten überprüft und bestätigt worden war. An die gemeldete Anwesenheit zahlreicher russischer Schnellboote glaubte das Marineoberkommando Ost nicht; es glaubte, dass der auf T 23 eingeschiffte Peter-Pirkham, dessen T 31 durch ein russisches Schnellboot versenkt worden war, auf Grund dieses Vorfalls Gespenster gesehen hatte. Was war in der fraglichen Nacht nun wirklich passiert? Die von der Flottille genau gesteuerten Kurse lassen sich nicht mehr rekonstruieren, da die Lagekarten offenbar nicht gerettet wurden, und die im einzigen überlebenden KTB erhaltenen Navigationsdaten sind äusserst dünn. Wenn man jedoch davon ausgeht, dass die See ruhig und das Wetter gut war und Scheinwerfer als Navigationshilfen zur Verfügung standen, kann man grössere Navigationsfehler getrost ausschliessen; unmöglich sind sie indessen jedoch nicht. Treibminen als Folge der russischen Minenräumaktion sind eine weitere Möglichkeit, aber die Anzahl der gemeldeten Explosionen bestätigt die Annahme, dass die Boote in das «Seeigel IX b»-Feld geraten waren.

Die Möglichkeit der Anwesenheit sowjetischer Schnellboote sowie von Verlusten durch Torpedoangriffe kann fast sicher ausgeschlossen werden. Wenn wirklich russische Schnellboote Torpedotreffer erzielt hätten, so hätten die Sowjets mit Sicherheit ihren Erfolg gegen die Faschisten sofort in alle Welt hinausposaunt. Auch wäre ein solcher Angriff kaum von einem einzigen Schnellboot gefahren worden, und trotz aller Radarmeldungen wurde nur ein Boot wirklich gesichtet – von T 23 um 1.18 Uhr. Dieses war wahrscheinlich die Pinasse, ausgesetzt von T 30, ehe das Boot sank, und später von U 479 wiedergefunden. Die Motorgeräusche des kleinen Boots bei der Aufnahme von Überlebenden mussten in der ruhigen Nacht über grosse Entfernungen deutlich zu hören sein. Die Gedanken der Bootsbesatzung, als T 23 davondampfte, als sie es endlich gefunden hatten, sind nicht überliefert.

Insgesamt kann angenommen werden, dass die drei Torpedoboote auf der «Seeigel IX b»-Sperre sanken, entweder weil diese Sperre nicht hundertprozentig auf der angegebenen Position lag, oder weil die 6. Flottille doch Fehler bei der Navigation gemacht hatte, oder durch ein Zusammenwirken beider Ursachen. Es ist interessant zu fragen, was aus den von T 23 zu früh gelegten elf Minen geworden ist.

UNGENAUE POSITION

Von nun an verschlechterte sich die Lage im Osten rapide. Die Boote der 3. T-Flottille sicherten die Evakuierung der deutschen Heerestruppen und demonstrierten anschliessend durch einen Vorstoss in die Älandsee Stärke. Auf dem Rückweg wurden sie am Morgen des 17. September nördlich von Reval von sowjetischen Bombern angegriffen. T 18, das Führerboot, wurde von zwei Raketen getroffen, die im Kesselraum detonierten, und es ging mit 30 Mann unter.

Bis November kehrten die meisten der kleinen Torpedoboote in den Fronteinsatz zurück und wurden vom Marineoberkommando Ost als Flakschutz für die Kampfgruppe 2 eingesetzt, die dem zurückweichenden Heer entlang der Ostseeküste Flankenschutz gab. In heimischen Gewässern erlitten die grossen Boote weitere Verluste. Am 20. November 1944 führte T 34, das Ausbildungsfahrten machte, Tag- und Nachtschiessübungen mit dem Zielschiff «Hessen» durch und lief dabei vormittags nordöstlich Kap Arkona auf eine Mine. Die Explosion riss das Heck ab, das nur noch durch die Steuerbord-Rumpflplatten gehalten wurde. Das Boot legte sich nach Backbord über und sank schnell über Heck, wahrscheinlich Opfer einer von der RAF aus der Luft gelegten Mine.

T 10 fiel am 18. Dezember einem Luftangriff auf Gotenhafen zum Opfer, und zum Jahreswechsel waren nur noch zwölf einsatzbereite Boote übrig. In der Ostsee bei der 2. Flottille befanden sich T 1, T 3, T 4 und T 8, bei der 3. T 13, T 16 und T 17, und die neu auf gestellte 5. Flottille bestand aus T 33, T 23 und T 28. T 19 und T 20 von der 3. Flottille waren im Skagerrak eingesetzt. Weitere acht Boote lagen in der Werft oder machten Ausbildungsfahrten; das letzte im Krieg fertiggestellte Boot hatte am 9. Dezember in Dienst gestellt.

Die Zerstörer der 6. Flottille, Z 28, Z 25, Z 35 und Z 36, operierten im Finnischen Meerbusen und waren dabei gelegentlich in Turku stationiert, wohin sie im September, als der sowjetisch-finnische Waffenstillstand unmittelbar bevorstand, zurückkehrten. Dann sicherte die Flottille bis zum 13. die deutsche Räumung von Finnland; an diesem Tag lief Z 28 nach Gotenhafen aus. Ende September waren alle vier Zerstörer der Flottille wieder in Gotenhafen stationiert. Bis November beteiligte sich die Flottille an verschiedenen Küstenbeschussungen zusammen mit «Lützow», «Admiral Scheer» und «Prinz Eugen», wobei russische Stellungen zwischen der Halbinsel Sworbe und Memel unter Feuer genommen wurden.

Gegen Ende Oktober befasste sich das Oberkommando der Kriegsmarine wieder einmal mit der Frage der Verminung des Finnischen Meerbusens, wahrscheinlich um zu verhindern, dass die sowjetischen Seestreitkräfte die Küstenbeschussungen der Kampfgruppe störten. Das strategische Gesamtbild hatte sich jedoch seit der Katastrophe im vergangenen August beträchtlich verändert, da die eigenen Seestreitkräfte nunmehr in der Heimat stationiert waren und damit Anmarschwege von etwa 450 Seemeilen bis zur Wurfstelle in Kauf nehmen mussten. Daher plante die SKL den Einsatz der Zerstörer, da diese hohe Geschwindigkeit mit einer guten Minenladekapazität verbanden. Der Operationsbefehl (Nr. 5505) wurde am 14. November herausgegeben und wies die Aufgabe der 6. Zerstörerflottille zu. Diese stand als einzige zur Verfügung, denn die 4. stand noch in Nordnorwegen, und die 5. operierte im Skagerrak. Die 6. Flottille unter Führung von Kapitän zur See Kothe bestand zu dieser Zeit aus Z 25, Z 28, Z 35, Z 36 und Z 43.

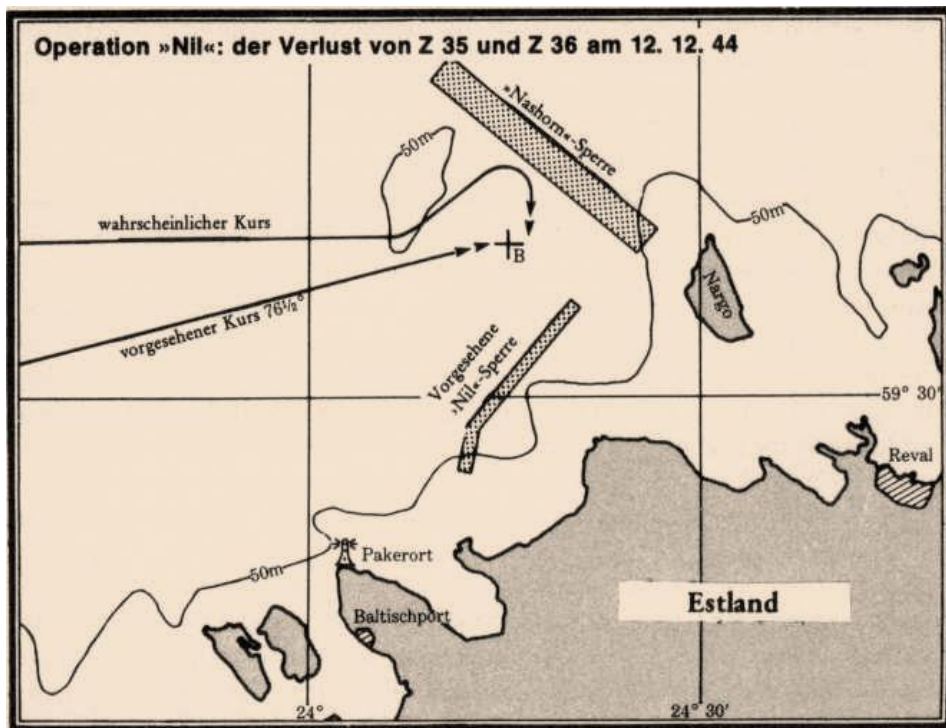
Die Operation konnte jedoch erst im Dezember anlaufen, und zu diesem Zeitpunkt lag Z 25 zur Überholung in der Werft, und Z 28, der vor Sworbe bombardiert und dabei schwer beschädigt worden war, befand sich noch in Reparatur. Da der Operationsbefehl zum Legen der Sperre vier Zerstörer vorsah, wurde es erforderlich, die grossen Torpedoboote T 23 und T 28, die normalerweise zur 5. T-Flottille gehörten, als Ersatz zu dieser Operation abzustellen.

Um die Mittagszeit des 9. Dezember traf die Flottille in der Danziger Bucht ein, von wo aus die beiden Torpedoboote nach Pillau gingen, während die Zerstörer in Peyse festmachten. Um 18.00 Uhr, während die Minen übernommen wurden, trafen sich alle Kommandanten auf dem Führerboot Z 35 zur Vorbesprechung der bevorstehenden Operation. Sie erfuhren, dass sie eine Sperre vor der westlichen Zufahrt nach Reval, südlich der Insel Nargo (Naissar) legen sollten; die nördliche Zufahrt war schon durch die «Nashorn»-Sperre vermint. Die neue Sperre sollte den Codenamen «Nil» tragen.

Die «Nil»-Sperre sollte aus vier Reihen Minen bestehen, für die die Zerstörer je 68 EMF-UES-Minen mit 12stündigen Verzögerungszündern übernahmen; T 28 übernahm 46 EMR als zusätzliche Sicherungsreihe. Die drei Hauptreihen, 15 m tief und 7,96 Seemeilen lang, waren 500 m auseinander, mit Minenabständen von 220 m in jeder Reihe. Es wurden mit 27,2 Minuten Legenzeit bei 17,5 Knoten Wurfgeschwindigkeit gerechnet. Z 36 sollte 8 Sekunden, Z 43 16 Sekunden nach Z 35 mit dem Werfen beginnen; bei Wurfbeginn sollte Z 35 ein Blaufeuer zeigen. Das gelegte Feld sollte schliesslich

zwischen $59^{\circ}33,7'N$ $24^{\circ}20,5'O$ und $59^{\circ}28,7'N$ $24^{\circ}12,6'O$ auf Kurs 219° , dann auf 190° bis $59^{\circ}27'N$ $24^{\circ}12'O$ liegen; eine Sperrlücke war nicht vorgesehen.

Während der Besprechung gab Kapitän zur See Kothe präzise Befehle, von denen einige nicht nach dem Geschmack der anderen Kommandanten waren. Am umstrittensten war der Befehl, zusätzlich zur üblichen Funkstille auch den Kurzwellen-Sprechfunk zur Verständigung zwischen den Schiffen nicht zu benutzen; die Kommandanten bemängelten, dass Blinksignale, die durch die Linie von fünf Schiffen weitergegeben wurden, zu Verzögerungen und Fehlern in der Übermittlung führen könnten. Auch der Gebrauch von Radar wurde verboten; ausgenommen hiervon war nur Z 35, das Führerboot, das die Navigation für alle Schiffe übernehmen sollte. Einzelheiten der eigenen und der Feindlage wurden bekanntgegeben, und das Verhalten bei vorzeitiger Entdeckung durch den Feind wurde festgelegt. Bei einer Entdeckung des Verbandes südlich von Libau sollten Scheinkurse gesteuert und die Operation nach Möglichkeit fortgesetzt werden; falls dies nicht möglich war, sollte sie abgebrochen werden. Wenn die Schiffe während des Werfens entdeckt wurden, sollte wiederum die Operation möglichst fortgesetzt werden, und nach Beendigung des Werfens konnten die Schiffe dann angreifen. Das ohne Minen mitfahrende T 23 war Sicherheitsboot und sollte achtern für alle Fälle Schlepptrassen bereithalten. Kothe gab auch Einzelheiten über die zu erwartende Küstenbefeuerng. Der Leuchtturm Pakerort bei Baltischport wurde als verdunkelnd nach Gruppe 1 angegeben.



Die Konferenz endete mit der Festlegung der Auslaufzeit auf 7.30 Uhr am 10. Dezember.

Während der Nacht verschlechterte sich das Wetter, und da gutes Wetter als wichtige Voraussetzung für den Erfolg der Unternehmung galt, wurde das Auslaufen um 7.00 Uhr des 10. um 24 Stunden verschoben. Kapitänleutnant Weinlig (T 23) nutzte die Gelegenheit, um sein Boot zur Tarnung vor das mit Minen beladene T 28 zu legen. Die Flottille lag den ganzen Tag an der Pier, bis in der Frühe des 11. der Auslaufbefehl bestätigt wurde.

Um 7.00 Uhr waren die Zerstörer seeklar. Der Wind wehte mit Stärke 3 aus um Nordost wechselnden Richtungen, und es stand eine leichte Dünung, als die Zerstörer ankerauf gingen. Um 8.27 Uhr stiessen aus Pillau die beiden Torpedoboote zum Verband, und die Flottille bildete zur Fahrt durch die Minensperren vor Heia Kiellinie. Da der Steuerbord-Scherdrachen auf Z 35 unklar war, führte Z 43. Um die Mittagszeit dampfte die Flottille mit 25 Knoten Fahrt und Nordkurs auf die Nordspitze von Gotland zu. Über Tag fuhr Z 35 an der Spitze, mit T 23 und T 28 je 60° achteraus; danach in Dwarlinie Z 43 und Z 36. Während der Fahrt verschlechterte sich das Wetter weiter; aus niedrig hängenden Wolken fielen Regenschauer, und obwohl die See ruhig blieb, muss bei der hohen Fahrtgeschwindigkeit der starke Regen für die Ausguks, das Brückenpersonal und andere ungeschützt stehende Besatzungsmitglieder sehr unangenehm gewesen sein; sie waren schnell bis auf die Haut durchnäss. Z 43 konnte T 23 nur durch die Glut aus dem Schornstein des Torpedobootes in Sicht behalten. Während der Fahrt gab Kothe mehrere Befehle an seine Flottille durch, die meisten wegen des Minenunternehmens, aber auch über Einzelheiten seiner Absichten nach dem Werfen. Es scheint, dass er vorhatte, anschliessend noch gegen den Geleitverkehr zwischen Baltischport und Reval bzw. Hangö zu operieren. Für das bevorstehende Minenlegen wurde für 20.30 Uhr «Klar Schiff zum Gefecht» befohlen und noch einmal auf einwandfreie Ablendung der Schiffe hingewiesen.

Zwischen 16.25 und 18.00 Uhr war der Leuchtturm von Faro an der Nordspitze Gotlands in Sicht, und alle Schiffe konnten eine Peilung nehmen, aber wahrscheinlich konnte nur Z 35 eine Kreuzpeilung und eine Entfernungsmessung vornehmen. Um 18.02 war die letzte gute Peilung zustande gekommen, und für die Fahrt zum Finnischen Meerbusen wurde der Kurs von 11° auf 40° geändert. Am Vormittag hatte der Wetterbericht eine weitere Wetterverschlechterung gemeldet, und diese trat nun ein. Der aus Ostnordost wehende Wind frischte auf Stärke 3-4 auf, und auf allen Schiffen liefen die Seen über das Vorschiff und die Brücke. Es war bewölkt und regnerisch, und die Sicht war schlecht: zwischen den Schiffen wurde der befohlene Abstand von 500 m gehalten, aber dies war die Grenze der Sichtweite.

Schon erhoben sich Zweifel hinsichtlich der Position, zumindest auf T 23, dessen Navigationsoffizier glaubte, dass die Flottille mehr als die befohlenen 25 Knoten machte, denn sein Schiff hatte Umdrehungen für 26, und das Log zeigte sogar über 26 Knoten an. Weinlig glaubte dies jedoch nicht; seiner Meinung nach konnten die schwer beladenen Zerstörer unter den herrschenden Bedingungen so schnell überhaupt nicht

laufen. Um 22.10 Uhr, als nach den Befehlen auf $59^{\circ}20,5'N$ $21^{\circ}44'O$ der Kurs auf 80° geändert wurde, stand T 23 nach gekoppeltem Besteck 3,5 Seemeilen nördlich der befohlenen Position.

Das Wetter war inzwischen noch schlechter geworden, mit Windstärke 5 und weiteren Regenfällen, aber die Flottille stiess weiter in den Finnischen Meerbusen vor. Um Mitternacht lag die letzte zuverlässige Peilung vier Stunden zurück, und als die Flottille den Navigationspunkt «A» erreichte ($59^{\circ}30'n$ $26^{\circ}26,5'O$) befahl Kothe vermutlich aus diesem Grund einen Kurs von 90° an Stelle der vorgesehenen $76,5^{\circ}$. Das Leuchtfeuer von Odensholm war auch noch nicht gesichtet worden, entweder, weil das Wetter zu schlecht war, oder, wahrscheinlicher, weil es gelöscht worden war. Der neue Kurs würde daher die Flottille näher an das Pakerort-Leuchtfeuer heranführen, an dem, wie man hoffte, eine zuverlässige Peilung genommen werden konnte. Um 5.00 Uhr wurde in der Tat das Leuchtfeuer gesichtet, aber da zu diesem Zeitpunkt der Wind bis Stärke 5-6 aufgefrischt hatte und schwerer Seegang herrschte, war eine exakte Peilung nur schwer zu bekommen. Weiter erschwerend wirkten die 21 Knoten Fahrt, durch die Gischt bis zu den Entfernungsmessern flog, das Verbot (ausser für Z 35), Radar zu benutzen, und die Tatsache, dass das Leuchtfeuer blinkte und nicht, wie im Operationsbefehl stand und erwartet wurde, verdunkelte. Die kurzen Lichtblitze und die übrigen ungünstigen Bedingungen hatten zur Folge, dass eine genaue Positionsbestimmung fast unmöglich war. Für Z 43, T 23 und T 28 war sie mit Sicherheit nicht möglich, und für Z 36 wahrscheinlich auch nicht. Über die Genauigkeit der Positionsbestimmung auf Z 35 kann man nur spekulieren. Um 0.55 Uhr wurde der Kurs auf 60° geändert, und die Flottille marschierte mit 17 Knoten zum Punkt «B» ($59^{\circ}35,8'N$ $24^{\circ}13,2'O$). Das Leuchtfeuer war noch in Sicht, und die Navigationsoffiziere versuchten verzweifelt, aber ohne Erfolg, eine Peilung zu bekommen. Wieder behinderte der Operationsbefehl ihre Tätigkeit, und im Nachhinein kann man sagen, dass er in erster Linie für das folgende Desaster verantwortlich war. Um 1.15 Uhr wurde die Fahrt auf 12 Knoten herabgesetzt und Befehl zur Änderung der Marschformation gegeben; die Linie der Schiffe sollte in die richtige Reihenfolge gebracht werden, wenn die Flottille später auf den Wurfkurs eindrehte. Bis zu diesem Zeitpunkt führte Z 35, gefolgt von T 23, Z 43, T 28 und Z 36; mit dem Ausführungssignal übernahm T 23 die Führung, gefolgt von T 28, Z 43, Z 35 und Z 36. Wie die Kommandanten bei der Vorbesprechung vorausgesehen hatten, verursachte der Wechsel der Marschordnung beträchtliche Probleme. In der dunklen stürmischen Nacht mit schlechter Sicht erforderte das Manöver die volle Aufmerksamkeit der Brückenwachen, damit es keine Kollisionen gab; noch wichtiger war, dass zu einem Zeitpunkt, als genaue Kenntnis der Position lebenswichtig war, alle Schiffe ausser Z 35 mit wechselnden Fahrtstufen manövrierten und infolgedessen keines eine Peilung nehmen konnte. Z 35, der konstant 12 Knoten lief, führte weiter navigatorisch, aber der bei der Vorbesprechung vereinbarte Positionsvergleich mit den übrigen Schiffen der Flottille wurde nicht durchgeführt. Zu diesem Zeitpunkt war man auf T 28 zu dem Schluss gekommen, dass das Boot 3,5 Seemeilen weiter nördlich stand als vor-

gesehen, aber da man annahm, Z 35 habe mit seinem Radargerät die genauere Position, hielt man die eigene Berechnung für falsch. T 23 hatte im Verlauf des Positionswechselmanövers sein eigenes Radargerät eingeschaltet und das S-Gerät besetzt, da Kapitänleutnant Weinlig entschlossen war, die letzte Chance zu einer vernünftigen Peilung nicht ungenutzt verstreichen zu lassen. Sein Navigationsoffizier meldete bald, dass nach seinen Berechnungen das Boot erheblich weiter nördlich stand als bisher angenommen, und dass man bald Kurswechsel machen sollte. Weinlig glaubte ihm jedoch nicht so gleich, und nahm an, dass man auf Z 35 schon wusste, was man tat.

DIE KATASTROPHE

Damit war die Bühne frei für die Katastrophe, und es ist kaum zu glauben, dass ein erfahrener Offizier wie Kothe bereit war, unter den herrschenden unklaren und unsicheren Umständen die Operation fortzusetzen. Um fünf grosse, wertvolle Zerstörer (von nur 22 der Kriegsmarine erhalten gebliebenen Torpedofahrzeugen) derart dicht an ein bekanntes Minenfeld heranzuführen, das, selbst wenn es hundertprozentig exakt ausgelegt worden war, nur 2½ Seemeilen von dem neu zu legenden Feld entfernt war, musste er schon grenzenloses Vertrauen zum Flottillen-Navigationsoffizier gehabt haben. Er hat nie seine Position mit den Positionsberechnungen der anderen Schiffe verglichen, von denen zumindest zwei inzwischen ernstliche Zweifel hinsichtlich ihrer Position hatten. Sie fühlten fast die unheimliche Nähe der «Nashorn»-Sperre.

T 23 lief unter niedriger Wolkendecke stark schlingern durch die Dunkelheit vor der Flottille her. Um 1.30 meldete der Navigationsoffizier, das Boot habe nun den Punkt erreicht, an dem es befehlsgemäss nach Steuerbord drehen musste, um zur Sicherung während des Werfens südlich von der Flottille zu stehen. Zu diesem Zeitpunkt konnte Weinlig die hinter ihm laufenden Schiffe nicht mehr sehen; er glaubte, er habe den Befehl zum Drehen übersehen, änderte den Kurs auf 119° und verminderte die Fahrt auf 9 Knoten, wobei er seine Absichten mit dem Signalscheinwerfer bekanntgab. Z 43, das nächste Schiff in der Linie, konnte T 23 jedoch sehen und hielt dessen Drehung nach Steuerbord für zu früh. Auf T 23 glaubte man unterdessen, dass der Rest der Flottille an Steuerbord stand, änderte den Kurs erneut auf 130° und suchte mit dem Radargerät den Steuerbordsektor ab; da dieses keinen Kontakt bekam, brach das Boot die Funkstille und meldete um 1.30 Uhr: «Kontakt verloren. T 23.»

Kapitän zur See Kothe brach einige Minuten später selbst die Funkstille, als er um 1.40 Uhr «9 Otto 2 mit Ausführung» befahl; T 28 und Z 43 dahinter führten den Befehl sofort aus. Kapitänleutnant Temming auf T 28 machte sich immer noch Gedanken um seine Position, da sein Navigator ihm noch einmal gemeldet hatte, das Boot stehe wesentlich weiter nördlich als vorgesehen und daher gefährlich nahe an der «Nashorn»-

Sperre. Dann funkte um 1.44 Uhr T 23: «Wurfpunkt 130°, 8,5 Seemeilen.» Angesichts der Umstände ist es schwer zu erklären, wie Weinlig zu dieser Information gekommen war, aber zweifellos rettete sie zwei Schiffe der Flottille, denn Temming sah sofort seine schlimmsten Befürchtungen bestätigt – sie waren zu weit nördlich geraten. Auf Z 43 bekam Korvettenkapitän Wenninger um 1.47 Uhr aus dem Horchraum eine Meldung, das S-Gerät habe Kontakt: «Echos in 340°, 1'500 m.» Wenninger wollte dies zunächst nicht glauben, aber Sekunden später bestätigte der Horchraum die Meldung: «Weitere Echos zwischen 340 und 270°, 1'200-1'500 m.» Die beiden Kommandanten, nunmehr gründlich alarmiert, handelten nun auf eigene Verantwortung und drehten um 1.51 Uhr nach Steuerbord, Z 43 um 90° und T 28 auf 180°. T 28 meldete seine Absicht per Funk, was den Flottillenchef offenbar verwirrte, denn er bat um Wiederholung des Funkspruchs. Ehe diese jedoch erfolgen konnte, hörte und spürte man auf T 28 und Z 43 achteraus eine schwache Detonation, die man zunächst für die Explosion einer Sprengboje oder eines Zünders hielt. Um 1.53 funkte der Flottillenchef «Stoppen!»; offenbar war ihm inzwischen klar, dass sich die Flottille in Gefahr befand. Welche Schäden Z 35 erlitten hatte, ist nicht mehr feststellbar, aber kurz nach dem Befehl zu stoppen befahl der Flottillenchef T 23, zu Z 35 zu gehen.

Kaum war dieser Befehl heraus, legte Z 35 sich in einer schweren Explosion nach Backbord über und verschwand in Rauchwolken. Die Besatzungen der südlich stehenden Schiffe sahen entsetzt zu, als Explosionen über die gesamte Länge der Zerstörer liefen und riesige Stichflammen die Nacht erhellten. Z 43 fragte bei Z 36 an, ob der Flottillenchef noch über Funk zu hören sei. Um 2.00 Uhr kam die Antwort: «Z 36 an Z 43. Ich höre den Flottillenchef. . . » Der Funkspruch brach ab, als Z 36, an Backbord achteraus von Z 35 liegend, auf eine Mine lief und in Rauch und Flammen verschwand. Kurz darauf explodierte Z 35 noch einmal und kenterten nach Steuerbord.

Wenninger, plötzlich Flottillenchef geworden, zog Bilanz. Die Nacht war stichdunkel, mit ständig wechselnder Sicht und südsüdöstlichen Winden mit Stärke 5-6, und die See ging hoch. Von Z 35 und Z 36 war nichts zu sehen, und trotz wiederholten Anrufs über Kurzwelle meldeten sie sich nicht. Sein Schiff und T 28 waren mit scharfen Minen beladen, und sie standen offensichtlich zu nahe an einer Minensperre. Die Lage von T 23 war unklar, obwohl im Süden Radarimpulse feststellbar waren, die wahrscheinlich von diesem Boot kamen. Das Wasser war bitter kalt, was zusammen mit dem Feuer und den Explosionen bedeutete, dass es, wenn überhaupt, nur wenige Überlebende gegeben hatte. Dann war da schliesslich die Frage möglicher feindlicher Gegenwirkung – hatte der Gegner die Explosionen gehört?

Der starke Wind trieb die Schiffe zurück in das minengefährdete Gebiet, und beide gingen mit den Maschinen an, um aus der Gefahrenzone zu laufen, aber bevor Rettungsversuche unternommen werden konnten, mussten die Zünder aus den Minen entfernt werden. Wenninger befahl T 28, ihm zu folgen und lief nach Westen ab; währenddessen wurden die Minen entschärft und dann über Bord geworfen. An den Untergangsstellen war nichts mehr zu sehen. Die See war zu rauh, als dass man Boote hätte aussetzen kön-

nen; diese waren ohnehin von der Anfahrt her noch halb voll Wasser. Als die Schiffe auf die Untergangsstellen zuliefen und sich dabei gefechtsklar machten und der Minen entledigten, entdeckte Z 43 erneut Minen, diesmal 400-1'200 m Backbord voraus, und diesmal wurde die Meldung des Horchraums sofort geglaubt. Die Schiffe gingen sofort auf 0°, bis die Minenechos achteraus verstummt waren, und dann gingen beide Schiffe wieder auf Südsüdwestkurs. Alle Gedanken an ein Rettungsunternehmen wurden nun aufgegeben, angesichts der Umstände eine korrekte Entscheidung, und nachdem T 23 wieder gefunden wurde, liefen die traurigen Überreste der 6. Flottille zurück nach Gotenhafen, wo sie am 12. um 23.49 eintrafen.

Z 34 in der Ostsee, 1945

Hauptaufgaben der Kriegsmarine in den letzten vier Monaten des Krieges waren Küstenbeschießungen und die Sicherung der Flüchtlingskonvois. Ein zusammenhängender Bericht über Umfang und Bedeutung dieser Operationen ist nur schwer zu geben. Um dem Leser jedoch einen Begriff von der Intensität und Häufigkeit der Einsätze zu geben, wird im folgenden ein Auszug aus dem Kriegstagebuch von Z 34, einem der beteiligten Zerstörer, wiedergegeben.

- 1. Februar Einlaufen Kiel aus Norwegen
- 3. Februar Auslaufen nach Gotenhafen zur 2. Kampfgruppe
- 5. Februar Geleitschutz für »Admiral Scheer«, Küstenbeschießung im Gebiet von Tolkemit
- 16. Februar Sicherung eines Kurlandgeleits
- 17. Februar Rückkehrendes Geleit mit Truppen und Fahrzeugen an Bord der Dampfer »Volta« und »Bukarest« nach Gotenhafen
- 20. Februar Sicherung für »Hamburg« mit 12 000 Verwundeten und Flüchtlingen nach Saßnitz
- 21. Februar Rückgeleit »Deutschland« nach Gotenhafen
- 25. Februar Mit T 33 nach Pillau; 800 Verwundete zum Transport nach Gotenhafen eingeschifft
- 28. Februar mit T 3 »Cometa« und »Stinnes« nach Libau geleitet
- 4. März Rückgeleit von Libau nach Danzig mit Verwundeten
- 9. März Küstenbeschießung bei Kammin (190 Schuß)
- 10. März Küstenbeschießung vor Dievenov, Fritzow und Kammin (74 Schuß)
- 11. März Küstenbeschießung bei Kolberg
- 12. März Küstenbeschießung vor Sellnow; in Feuerlee Verwundete übernommen
- 15. März Küstenbeschießung vor Kolberg (95 Schuß auf 3 verschiedene Ziele)
- 16. März Küstenbeschießung Kolberg, 1400 Soldaten und Verwundete übernommen. Rohrkrepiierer im 4. Geschütz
- 18. März zurück nach Swinemünde
- 21. März Auslaufen nach Gotenhafen mit T 33 und Z 43 als Sicherung für »Lützwow«; U-Boot mit Wabos angegriffen; Luftangriff in Gotenhafen; russische Artillerie erzwingt dauernden Liegeplatzwechsel

Im Rückblick und mit 40 Jahren Abstand war die Entscheidung, die Operation unter den obwaltenden äusserst ungünstigen Umständen durchzuführen, ein Fehler. Es ist nicht bekannt, wie weit Kapitän zur See Kothe unter Druck stand, die Operation durchzuführen, aber falls man nicht gerade mit umfangreichen feindlichen Schiffsbewegungen von und nach Riga rechnete, bestand keine zwingende Notwendigkeit, die Minen in der Nacht vom 11. zum 12. Dezember 1944 zu legen, zumal das Unternehmen ja einen Tag später als ursprünglich geplant angelaufen war. Es ist so gut wie sicher, dass beide Zerstörer durch Navigationsfehler auf der «Nashorn»-Sperrung verloren gingen. Selbst wenn man davon ausging, dass diese Sperrung exakt

- | | |
|-----------|---|
| 23. März | Beschießung feindl. Panzer in Zoppot; von 12 cm-Landbatterie beschossen |
| 24. März | Flakgeleit für »Prinz Eugen«, zahlreiche Luftangriffe |
| 25. März | mehrere Ziele südwestliche und westlich Gotenhafen beschossen; weitere Luftangriffe |
| 26. März | Flakgeleit für »Lützow«; laufende Luftangriffe von sowjetischen Pe-2 und Il-2 |
| 27. März | Küstenbeschießung Olivia-Pelauken, Rohrkrepiere im 2. Geschütz |
| 28. März | Küstenbeschießung Neufahrwasser und Langfuhr (130 Schuß); Rohrkrepiere im 3. Geschütz (letzte Einzellafette); Luftangriff von 2 Il-2 und 5 Jägern; Küstenbeschießung Arlen und Lenienthal |
| 30. März | Mit Z 31 Flakgeleit für »Franken« |
| 31. März | Flakgeleit für »Prinz Eugen«; Luftangriffe, erstmals RAG eingesetzt |
| 1. April | ab Hela Geleitschutz für »Deutschland« (5000 Verwundete, 5000 Flüchtlinge) und »Pretoria« (6000 Verwundete und Flüchtlinge) |
| 3. April | mit Geleit in Kopenhagen eingetroffen; wieder nach Swinemünde ausgelaufen |
| 5. April | Geschütztausch mit Z 33 |
| 6. April | im Dock in Swinemünde |
| 10. April | Geschütztausch widerrufen |
| 11. April | mit T 36 Geleitschutz für Sperrbrecher 17, »Goya«, »Marburg«, »Lapland« und »Mars« |
| 12. April | Hela, Küstenbeschießungen vor Oxhöft und Schwarzwau (103 Schuß) |
| 13. April | Mit T 36 Flakschutz für Hela; U-Boot-Angriff (37 Wabos geworfen) |
| 15. April | Küstenbeschießung vor Oxhöft; beladene Flüchtlingsschiffe verteidigt; 4. Geschütz wieder geplatzt; »Pretoria« bei Luftangriff getroffen, Feuerlöschtrupp hingeschickt; zurück nach Hela
2 kleine Schatten um 23.10 Uhr in 345° gesichtet.
Torpedotreffer an Backbord in Abteilungen IV und V; Steuerbordmaschine weiter klar. |
| 16. April | vor Anker. Von 16 Pe-2 und Jägereskorte angegriffen (schwere Flakschäden) |
| 17. April | nach Swinemünde geschleppt |

lag, so hatte doch die Flottille keine hinreichend genauen Peilungen nehmen zu können, um die Operation sicher durchzuführen. Mit verantwortlich hierfür war sicher auch das Verbot, Sprechfunk und Radar zu benutzen, der nicht durchgeführte Positionsvergleich sowie die Fortsetzung der Operation trotz der herrschenden schlechten Wetterverhältnisse.

Z 35 und Z 36 gingen dicht nebeneinander auf etwa 59°38'N 24°20'O unter; dies ist die genaueste Positionsangabe, die unter den eben geschilderten Umständen möglich ist. (Die Positionsangabe bei Gröner ist mit Vorbehalt aufzunehmen. Nach dieser liegen die Untergangsstellen östlich der Wolf-Inseln und teils östlich der Vumise-Halbinsel in der Musigabucht.) Überlebende wurden von den Deutschen nicht gerettet, obwohl lange nach Kriegsende plötzlich gemeldet wurde, dass ein russisches Schiff einen oder zwei aufgenommen hatte.

UNERMÜDLICHER EINSATZ

Die 8. Zerstörerflottille, die in Frankreich formell aufgelöst worden war, wurde am 1. November 1944 in Swinemünde unter Kapitän zur See Gerlach neu aufgestellt, aber sie war kein Kampfverband. In ihr wurden vielmehr alle Zerstörer und Torpedoboote zusammengefasst, die sich in Überholung befanden oder aus anderen Gründen nicht einsatzbereit waren und bei ihren Flottillen standen – zu diesem späten Zeitpunkt des Krieges eine wenig beneidenswerte Aufgabe für ihren Chef. Auch die Ausbildungsgruppe des FdZ wurde der 8. Flottille zugeordnet. Gerlach und sein Stab waren in Swinemünde an Land beim Kommando der 5. Flottille untergebracht. Das Problem der Besatzung der Zerstörer wurde immer kritischer, und am kritischsten war, wie üblich, das Ausbildungsproblem. Bei den immer knapper werdenden Treiböl Vorräten und den selbst bei Kleinigkeiten immer länger werdenden Liegezeiten war die Kriegsbereitschaft der Zerstörer völlig unzureichend. Um dem wenigstens etwas abzuhelpen, wurden der Flottille Einheiten der 4. KFK-Flottille zugeteilt, damit die Besatzungen Seeerfahrung bekamen. Die KFKs (KriegsFischKutter), kleine hölzerne Motor-Fischkutter, die normalerweise zu Vorposten- und U-Abwehr-Diensten eingesetzt wurden, wurden von Swinemünde aus zu drei- bis vierwöchigen Fahrten ins Skagerrak geschickt, damit die Besatzungen Seemannschaft, Navigation und Nachrichtenübermittlung lernen konnten. Die Besatzung von «Lody» lief am 11. Januar zu ihrer ersten Fahrt aus, von der sie am 7. Februar nach Swinemünde zurückkehrte; weitere Reisen fanden für «Steinbrinck», Z 39 und T 34 statt.

Die noch fahrbereiten Einheiten der Kriegsmarine wurden inzwischen eingesetzt, um den Rückzug des deutschen Heeres vor der nach Westen drängenden Roten Armee zu sichern. Die deutsche Kurlandarmee war seit Oktober 1944 vom Rest der Ostfront abgeschnitten, als die Russen zwischen Libau und Memel an die Ostsee vorstießen. Der Brückenkopf konnte nur über See versorgt werden, und die Zerstörer und Torpedoboote spielten bei seiner Ver-

teidigung eine wichtige Rolle. Schon seit August 1944 hatte die Kriegsmarine wiederholt in die Landkämpfe eingegriffen, wann immer sie den hart bedrängten Kameraden an Land helfen konnte, und in den letzten neun Monaten des Krieges feuerte die Kriegsmarine mehr Granaten gegen Landziele, als sie in den vorangegangenen fünf Jahren gegen Seeziele gefeuert hatte. Es war nicht die Art Kriegsführung, für die die Besatzungen ausgebildet worden waren, aber viele hatten Verwandte im Osten, und die Wichtigkeit der Aufgabe wurde allgemein akzeptiert. Trotzdem war es für die schnellen Zerstörer eine frustrierende Angelegenheit, vor der Küste langsam auf und ab zu stehen und auf unsichtbare Ziele zu feuern, die vorgeschobenen Beobachter ausgewählt hatten.

Die erste Operation dieser Art hatte im August 1944 stattgefunden, als der Schwere Kreuzer «Prinz Eugen» mit Z 28, Z 25, Z 35, Z 36, T 23 und T 28 in den Rigaischen Meerbusen ging, um sowjetische Stellungen bei Tukums, einem Strassen- und Eisenbahnknotenpunkt etwa 25 km im Landesinneren, zu beschliessen. Dann war der Kreuzer zusammen mit «Lützw» bis zum Jahresende im Einsatz gegen sowjetische Streitkräfte im Gebiet von Memel, Libau und, vor allem, Sworbe, wobei die grösseren Einheiten von Westen, die kleineren von Osten her die Russen beschossen; zu verschiedenen Zeiten waren die Zerstörer Z 25, Z 28, Z 35, Z 36 und Z 43 sowie die Torpedoboote T 3, T 5, T 9, T 12, T 16, T 19, T 20, T 21, T 23 und T 28 dabei. Der Kampf um die Halbinsel Sworbe erreichte im Oktober und November den Höhepunkt, als die deutschen Heeresverbände in der schmalen, bewaldeten Landzunge am Südende der Insel ösel zusammengedrängt wurden. Dann eröffnete in der Nacht vom 23. zum 24. November «Admiral Scheer» mit Z 23, Z 25, T 3, T 12, T 5, T 9, T 13 und T 16 das Feuer, um die Russen niederzuhalten, während die Fähren der 24. Landflottille die Überreste der Heerestruppen abholten. Am folgenden Morgen fanden die Russen die Halbinsel leer vor.

Die Zerstörer und Torpedoboote waren weiter unermüdlich im Einsatz, geleiteten die schweren Schiffe und beschossen, wenn nötig, selbst Stellungen in Küstennähe. Am 29. Januar sicherten Z 23, Z 25, «Jacobi», T 33 und T 35 vor Cranz im Samland «Prinz Eugen», als bei Schnee und bitterer Kälte die 20,3 cm-Geschütze des Kreuzers den Durchbruch des XXVIII. Korps und die Evakuierung von Flüchtlingen nach Westen deckten. Starker, eisiger Wind jagte Schneeschauer über den Himmel, und auf der See trieben Eisschollen, dazwischen kleine Boote aller Art, die die Flüchtlinge zu den grösseren Schiffen in eine relative Sicherheit brachten. Andauernde russische Luftangriffe zwangen die Flakbedienungen der Schiffe, ständig auf ihren Gefechtsstationen zu sein, aber trotz aller Anstrengungen der Sowjets geschah den Zerstörern und Torpedobootten nicht viel. Die Kämpfe dauerten in den Gebieten um Pillau, Gross-Heidekrug und Königsberg bis in den März 1945 hinein, und alle noch fahrbereiten Schiffe waren zu irgendeinem Zeitpunkt hier eingesetzt; manchmal feuerten die leichten Seestreitkräfte sogar vom Königsberger Seekanal aus.

Dem sowjetischen Vorstoss, der die Verbindung zwischen Pillau und Königsberg unterbrochen hatte, folgte die Offensive der sowjetischen 1. Weissrussischen Front gegen Ost-

preussen, Kolberg und das Stettiner Haff am 26. Februar. Wieder wurden alle verfügbaren Einheiten der Kriegsmarine in den Kampf geworfen. Am ersten Tag war «Admiral Scheer», gesichert von «Jacobi», Z 31, Z 38 und T 36, vor Wollin im Einsatz, und in den folgenden drei Wochen unterstützten die Zerstörer dauernd die Verteidiger Kolbergs durch die Beschiessung russischer Stellungen bei Dievenow, Fritzow und Kammin. Die verzweifelten Abwehrkämpfe entlang der flachen, sandigen Küste Pommerns dauerten bis in den März hinein. Nach der Sicherung eines Flüchtlingskonvois ankerte Z 28 am 5. März in der Bucht von Sassnitz, um auf weitere Befehle zu warten, aber in der folgenden Nacht wurde der Zerstörer von sowjetischen Flugzeugen bombardiert und mindestens zweimal getroffen; er brach auseinander und sank.

Kolberg blieb eingeschlossen und wurde weiter durch die Schiffsartillerie unterstützt. Am 10. März tat sich vor allem Z 34 hervor, dessen Geschützfeuer der 1. Marineinfanterie-Division bei der Abwehr schwerer Panzerangriffe half, und der Zerstörer schoss 12 Panzer und 4 Pak-Geschütze ab. Wie alle anderen gegen Landziele und bei der Flüchtlingsevakuierung eingesetzten Schiffe waren die Zerstörer äusserst gefährdet durch Luftangriffe, da inzwischen die deutsche Luftwaffe praktisch ausgeschaltet war und die sowjetische Luftwaffe eindeutig die Luftherrschaft besass. Die Verluste und Schäden nahmen rapide zu. Z 31 wurde am 8. April in der Danziger Bucht von Bomben getroffen; am folgenden Tag erwischte es Z 43. Danach lief Z 43 auf eine Grundmine, die weitere Schäden verursachte, und das Schiff musste nach Westen abgeschleppt werden. Z 34 wurde vor Heia kurz vor Mitternacht von sowjetischen Schnellbooten attackiert. Der Zerstörer konnte einem Torpedo ausweichen, aber der zweite traf an Backbord, der achtere Turbinenraum lief voll und beide Maschinen fielen aus. Alle Kommandoelemente wurden unbrauchbar, und das Schiff bekam schnell Schlagseite. Glücklicherweise konnten die Schnellboote vertrieben werden; Z 34 blieb schwimmfähig und wurde später zur Reparatur nach Swinemünde geschleppt.

Auch unter den Torpedoboote gab es nun schwere Verluste. Am 14. März waren T 3 und T 5 zur Geleitsicherung bei Heia eingesetzt, als T 5 beim Einholen des Minensuchgeräts auf eine Mine lief. Das Boot ging in Minutenschnelle unter; kurz darauf erhielt auch T 3 einen Minentreffer, schwamm aber noch zwei Stunden, ehe es ebenfalls sank. Beide Boote wurden wahrscheinlich Opfer einer Sperre, die das sowjetische U-Boot L 21 kurz zuvor gelegt hatte. Parallel zu den Küstenbeschiessungen mussten die Zerstörer und Torpedoboote die Flüchtlingsschiffe aus dem Osten in den relativ sicheren Westen geleiten. Täglich verliessen Geleitzüge die Häfen von Libau, Memel, Gotenhafen, Heia und Swinemünde. Die grossen Passagierdampfer, die als Wohnschiffe in diesen Häfen gelegen hatten, wurde reaktiviert, mit Flüchtlingen vollgepackt und nach Westen geschickt. Die Schiffe des FdZ spielten eine wichtige Rolle bei der Sicherung dieser Geleite und transportierten selbst tausende von Flüchtlingen und verwundeten Soldaten. Das Ganze war ein gewaltiges Unternehmen und eine organisatorische Meisterleistung, und bis Kriegsende wurden zwei Millionen Menschen nach Westen gebracht. Nur drei der überfüllten Passagierdampfer wurden torpediert und gingen mit schweren Verlusten unter, wobei diese überwiegend auf das Kon-

to des strengen Ostseewinters gingen und in dem eisigen Wasser und der sehr niedrigen Lufttemperatur viele im Wasser schwimmende Schiffbrüchige umkamen. Diese Operationen begannen um den Jahreswechsel und dauerten an bis nach dem Waffenstillstand. Memel war am 27. Januar evakuiert, Gotenhafen und Danzig Ende März, Königsberg und Pillau am 25. April und Kolberg Mitte April. Im Ausland oft als das «deutsche Dünkirchen» bezeichnet, ist die Operation eindeutig ein Ruhmesblatt für die deutsche Kriegsmarine, erfolgreich durchgeführt trotz starker Gegenwirkung der sowjetischen Luftwaffe und trotz des organisatorischen Zusammenbruchs des Deutschen Reichs. Schwere Verluste unter den Zerstörern und Torpedoboote konnten vermieden werden, allerdings gab es unter den ungeschützten Flakbedienungen viele Tote und Verwundete.

In den letzten Apriltagen wurden Z 31 und Z 33 nach Westen nach Brunsbüttel zurückgezogen, und am 2. Mai liefen «Jacobi» und Z 43 von Warnemünde nach Kiel aus; Z 34, Z 38 und Z 39 verblieben zusammen mit T 33 und T 36 zu letzten Einsätzen in Swinemünde. Am 4. wurden alle vier Schiffe mit Flüchtlingen beladen und nach Kopenhagen geschickt. T 36, am Vortage schon durch eine Mine beschädigt, wurde vor dem Hafen bombardiert und sank. Dies war der letzte Verlust eines Zerstörers bzw. Torpedoboote im Krieg. Am 4. Mai kapitulierten die deutschen Streitkräfte in Nordwestdeutschland, aber vor der Gesamtkapitulation am 8. wurde die Chance noch einmal genutzt, weitere Flüchtlingskonvois aus dem eingeschlossenen Ostpreussen herauszuholen. Der Hafen Heia war noch in deutscher Hand, und viele tausend Soldaten und Flüchtlinge hatten die Danziger Bucht überquert und warteten auf Rettung. Am 5. liefen «Lody», «Ihn», «Riedel», Z 25 und die Torpedoboote T 17, T 19, T 23, T 28 und T 35 aus Dänemark nach Heia aus, wo die Boote sowie einige fahrbereite Frachter mit 45.000 Flüchtlingen beladen wurden; am folgenden Tag kam der Geleitzug in Kopenhagen an. Kaum waren die Flüchtlinge ausgeladen, als die schnellsten Schiffe, «Galster»«Ihn», «Lody», «Riedel», Z 25, T 17, T 19, T 23 und T 28 noch einmal nach Heia zurückfahren, wo sie sich mit den aus Swinemünde ausgelaufenen Z 38, Z 39 und T 33 trafen. In Heia schifften die noch einmal 22.000 Soldaten und Flüchtlinge ein und liefen früh am 8. aus. Die Schiffe erreichten sicher den Westen, und die Flüchtlinge wurden nach Inkrafttreten des Waffenstillstandes in Glücksburg ausgeschifft.

Dies war die letzte Operation der Kriegsmarine, und nachdem zum zweiten Mal in diesem Jahrhundert ein Krieg verloren gegangen war, zogen die Besatzungen die Kriegsflaggen und Kommandowimpel ein, stellten die Schiffe ausser Dienst und erwarteten das Eintreffen der Sieger.

14 Frieden

Bei Kriegsende in Europa, am 8. Mai 1945, hatten die Überwasserstreitkräfte der Kriegsmarine praktisch aufgehört zu bestehen. Das grösste noch fahrbereite Schiff war der Schwere Kreuzer «Prinz Eugen», und nur zwei Leichte Kreuzer hatten überlebt, «Nürnberg» und «Leipzig». Letzterer war bei einer Kollision 1944 schwer beschädigt worden, hatte keine Maschinen mehr und war nicht seefähig. Neben diesen Schiffen waren 15 Zerstörer und 11 Torpedoboote in verschiedenen Zuständen vorhanden: «Beitzen», «Steinbrinck», «Riedel», «Lody», «Galster», «Jacobi», «Ihn», Z 25, Z 29, Z 30, Z 31, Z 33, Z 34, Z 38, Z 39, T 4, T 11, T 12, T 14, T 17, T 19, T 20, T 23, T 28, T 33 und T 35.

Als der Waffenstillstand in Kraft trat, lagen «Beitzen», Z 30 und T 20 noch beschädigt im Oslo fjord, während «Steinbrinck» und Z 33 nicht fahrbereit in Cuxhaven lagen. Der Rest war bei der Evakuierung Ostpreussens eingesetzt und hatte sich bis zum 9. Mai in Flensburg ergeben. In den nächsten Monaten wurden alle fahrbereiten Schiffe, d.h. alle ausser «Beitzen», T 20 und Z 30 (die am 15. Juli 1945 zur Instandhaltung treuhänderisch der königlich norwegischen Marine übergeben wurden), unter britischer Kontrolle in Wilhelmshaven zusammengezogen, wo sie bleiben sollten, bis die drei Alliierten über ihre Aufteilung unter den Siegermächten entschieden hatten. Bis zum Sommer 1945 wurde der Grossteil der Besatzungen in Kriegsgefangenenlager überführt, und nur eine Kernbesetzung aus zumeist technischem Personal, bestehend aus etwa 5 Offizieren und 68 Mann, blieb an Bord zurück. Diese Restbesatzungen mussten die Schiffe warten und in Ordnung halten, damit sie bei der Übergabe in gutem Zustand waren. In Wilhelmshaven leiteten Konteradmiral Kurt Weyher und Konteradmiral (Ing.) Zieb unter dem Befehl des britischen Marinebefehlshabers die Überholung der meisten Zerstörer, teils um die Werftarbeiter zu beschäftigen, teils um noch vorhandene Ersatzteile der Werft zu nutzen, die nicht mehr zur Verfügung stehen würden, wenn die Schiffe erst an die Sieger übergeben waren. Willy Zieb war früher Oberwerftdirektor Schwarzes Meer gewesen und hatte sich 1944 nach dem Zusammenbruch Rumäniens mit einem Kleinschiffsverband die Donau hinauf in die Heimat durchgekämpft.

Das britische Marinekommando in Wilhelmshaven erinnerte sich noch zu gut der Ereignisse in Scapa Flow 1919 und war daher um die Sicherheit der übergebenen Schiffe sehr besorgt. Als Gerüchte über geplante Sabotageakte auf dem Kreuzer «Nürnberg» um-

liefen, unternahm es Schritte, um weitere Zwischenfälle zu verhindern. Unter der Bezeichnung «Operation Silver» wurde ein umfangreicher Geheimplan zur Sicherung der in Wilhelmshaven liegenden Schiffe aufgestellt. Dieser wurde am Sonntag, dem 16. Dezember 1945, durchgeführt. 163 Offiziere und Mannschaften der Royal Marines gingen an Bord und besetzten die Schiffe. Die Überraschung gelang vollständig, und es gab kein Blutvergiessen; die deutschen Besatzungen drehten sich nicht einmal um, als die Enterkommandos um 9.15 an Bord kamen. Die Operation fiel zeitlich zusammen mit dem Eintreffen der Überführungsbesatzungen für die der Sowjetunion zugesprochenen Schiffe, und als die Deutschen ihre Schiffe wieder betreten durften, fanden sie zu ihrer Bestürzung, dass die Russen sie in Besitz genommen hatten. Im Rückblick ist festzustellen, dass es keine echten Hinweise gibt, dass eine Versenkung wie in Scapa Flow jemals beabsichtigt war.

DIE AUFTEILUNG DER TONNAGE

Ende 1945 hatte sich die alliierte Dreierkommission endlich auf die Aufteilung der übergebenen Tonnage geeinigt. Soweit die Zerstörer betroffen waren, sollte Grossbritannien «Beitzen», «Lody», «Jacobi», «Riedel», Z 25, Z 30, Z 31 und Z 38 erhalten, während Russland «Steinbrinck», «Ihn», «Galster» und Z 33 bekommen sollte. Die Vereinigten Staaten beanspruchten Z 29, Z 34 und Z 39. Nach den Bedingungen der Kommission sollte die russische Quote bis zum 15. Februar 1946 übergeben werden. «Galster» war am 24. Dezember 1945 seeklar, «Steinbrinck» am 5. Januar. «Ihn» dagegen hatte wieder Kesselschäden, und bei der Überprüfung stellte sich heraus, dass etliche korrodierte Dampfrohre und zahlreiche Kesselrohre ersetzt werden mussten. Die Reparaturdauer wurde bis mindestens Ende Januar veranschlagt, und angesichts dieser Situation schlug das britische Marinekommando vor, dass die russische Überführungscrew von «Ihn» auf «Riedel» umsteigen und diesen Zerstörer übernehmen sollte. Admiral Levchenko lehnte diesen Vorschlag ab, vielleicht wegen «Riedel»'s Vergangenheit, möglicherweise aber auch wegen russischer Befürchtungen, dass hinter dem Tausch andere Motive stecken könnten. Schliesslich wurde «Ihn» noch einmal untersucht, und man kam zu dem Schluss, dass die notwendigen Reparaturen auch in kürzerer Zeit als den veranschlagten sechs Wochen erledigt werden könnten. Trotzdem wurden vor dem Auslaufen noch grössere Mengen an Ersatz-Kesselrohren und anderen Teilen an Bord gebracht, so dass nach dem Eintreffen in Russland weitere Reparaturen durchgeführt werden konnten.

Z 33 und «Steinbrinck» liefen am 2. Januar 1946 mit gemischten russisch-deutschen Überführungsbesatzungen zusammen mit dem Leichten Kreuzer «Nürnberg», der die Flagge des sowjetischen Vizeadmirals Rall trug, aus Wilhelmshaven aus. Die deutschen Besatzungen waren verständlicherweise nicht sehr davon erbaut, mit dem sowjetischen Kontingent nach Russ-

land fahren zu müssen, und fürchteten mit einiger Berechtigung, dass man ihnen nicht erlauben würde, in ihre Heimat zurückzukehren. Die Westalliierten garantierten jedoch, dass sie zurückgebracht würden, und schickten den ehemaligen Tender «Otto Wünsche» mit der ersten und zweiten Gruppe, um die Besatzungen nach Deutschland zurückzubringen; ausserdem wurde für den ersten Teil der Reise H.M.S. «Hambleton» als Begleitschiff mitgeschickt. Z 33, «Steinbrinck» und der Kreuzer «Nürnberg» wurden nach Libau in Lettland gebracht, wo im März des gleichen Jahres auch «Galster» und «Ihn» eintrafen.

Von den Grossbritannien zugeteilten Schiffen waren Z25, Z31, Z38 und «Lody» seeklar. «Beitzen» würde eine etwa fünfmönatige Reparatur brauchen, falls er je wieder einsatzbereit werden sollte, und bei «Jacobi» mussten die Hilfsdiesel sowie Leckagen in den Treibözlzellen repariert werden. «Riedel» hatte nach zwei Kollisionen Unterwasserschäden und Probleme mit dem Speisewasserkreislauf. «Lody» hatte nur unbedeutende Defekte; er sollte bis zum 5. Januar auslaufbereit sein, die beiden anderen bis zum 15. «Lody» lief dann tatsächlich zusammen mit Z 25, T 23 und T 108 am 6. Januar aus und traf, geleitet von den britischen Zerstörern «Myngs», «Zodiac» und «Obedient», am folgenden Tag in Portsmouth ein. Unterdessen hatte «Riedel» Maschinenschäden und konnte nicht, wie geplant, mit seiner Gruppe («Jacobi», F 4, «Walter Holtzapfel» und «Freda Peters») auslaufen. Diese ging am 16., geleitet von «Myngs», «Zealous» und «Zodiac», nach Rosyth in See. Wenige Tage später geleitete «Zambesi» den inzwischen reparierten «Riedel» nach Rosyth. Der beschädigte «Beitzen» traf am 7. Februar im Schlepp des Marineschleppers «Enchanter» von Horten kommend ein; am Tag zuvor war schon Z 30 im Schlepp von «Enforcer» und «Chaser» angekommen.

Keiner der Zerstörer der Typen 34 und 36 wurde für die Royal Navy wieder in Dienst gestellt. Sie wurden von verschiedenen Schiffsbau- und technischen Ämtern zu Probefahrten und Versuchen verwendet, zur Ausbildung von Personal für Hochdruckkessel und für verschiedene Hilfsdienste. «Lody» und «Beitzen» bekamen aus nachrichtentechnischen Gründen die Kennnummern R 38 und H 97, aber «Lody» wurde später in H 40 unnummeriert, da seine bisherige Nummer für den neuen Zerstörer «Crystal», der im Februar 1946 als norwegischer Zerstörer «Stavanger» in Dienst stellen sollte, benötigt wurde.

«Lody» wurde zunächst als Ausbildungshulk für Bedienungspersonal für Hochdruckkesselanlagen verwendet, und für diesen Zweck wurde eine kleine deutsche Restbesatzung beibehalten; deren letztes Mitglied, Kapitänleutnant (Ing.) Eubel, ging im Oktober nach Deutschland zurück. Danach wurde der Zerstörer zur Thornycroft-Werft in Southampton gebracht, wo er als Wohnschiff diente. Bis Januar 1949 verblieb er im Reservestatus; dann wurde er an die British Iron and Steel Corporation (BISCO) verkauft und nach Sunderland geschleppt. Am 17. Juli 1949 traf er dort bei der Werft Thomas Young ein, wo er verschrottet wurde.

«Beitzen», der durch die vielen im Krieg erlittenen Schäden in viel schlechterem Zustand war, lebte nicht mehr so lange. Nach Kriegsende wurden zahlreiche überzählige Kriegsschiffe verschiedenen anderen Zwecken nutzbar gemacht, und einige davon wurden Ziel-

schiffe. Special Military Branch Acquaint Nr. 2932 vom 8. März 1946 enthielt eine Liste von Schiffen, die als Zielschiffe aufgebraucht werden sollten, darunter auch «Beitzen». Im September des Jahres sollte das Schiff dann in der Tat «eingesetzt» werden, aber im Dezember 1945 entstand durch Korrosion im Hauptkühlwassereinlass ein gefährliches Leck. Das Schiff wurde auf den Strand gesetzt und behelfsmässig repariert. Nachdem es dann verschiedentlich als Ziel gedient hatte, wurde es in Reserve gelegt und im Januar 1947 zum Verkauf freigegeben. 1948 wurde es an die BISCO übergeben und der Firma C.W.Dorkin zum Abbruch zugeteilt, und am 10. Januar 1949 traf das Schiff zum Abwracken in Gateshead ein.

Von den beiden grösseren von der Royal Navy übernommenen Zerstörer war Z 30 beschädigt und in so schlechtem Zustand, dass er nach seinem Eintreffen in Rosyth im Februar 1946 nur noch für schiff bauliche Experimente verwendet werden konnte. Z 38 dagegen hatte das einzigartige Privileg, als einziger ehemals deutscher Zerstörer für die Royal Navy in Dienst gestellt zu werden. Unter dem Namen «Nonsuch» machte er Versuchsfahrten. Dieser etwas seltsame Name war ein Traditionsname der Royal Navy, und Z 38 war seit seiner erstmaligen Verwendung im Jahre 1603 das elfte Schiff, das ihn trug. Zunächst bekam er die Kennnummer R 40, die später in D 107 geändert wurde. Nach seinem Eintreffen in England war Z 38 für verschiedene Erprobungen auf dem Clyde eingesetzt und wurde dann bis Anfang 1947 im Porchester Creek aufgelegt. Dann bekam er seinen neuen Namen und wurde zum Ziel- und Versuchsschiff umgebaut. Durch den inzwischen sehr schlecht gewordenen Erhaltungszustand des Schiffes zog sich der Umbau bis Ende September 1948 hin; danach wurde der Zerstörer für weitere Versuche benutzt und im November 1949 zum Verschrotten verkauft. Während der Dienstzeit in der Royal Navy war der grösste Teil der leichten Flak abgebaut worden, ebenso die Entfernungsmesser, aber die 15 cm-Bewaffnung und die Torpedorohre waren an Bord, bis das Schiff kurz vor dem Verkauf zum Abwracken abgerüstet wurde.

EXPERIMENTE

Die USA erhielten drei Zerstörer, Z 29, Z 34 und Z 39. Von diesen lag ersterer in beschädigtem Zustand in Bremerhaven, halb durch die routinemässige Werftliegezeit, und Z 34, der am 16. April 1945 durch einen Torpedo eines sowjetischen Schnellbootes beschädigt worden war, war noch nicht repariert. Damit blieb Z 39 als einzige seetüchtige Einheit übrig; er war zugleich der modernste noch existierende deutsche Zerstörer. Die beiden beschädigten Schiffe wurden nicht mehr von der US-Marine übernommen. Nach einer kurzen Besichtigung wurde Z 34 mit Gasmunition beladen, ins Skagerrak geschleppt und dort am 16. März 1946 versenkt. Einige Monate später traf Z 29 das gleiche Schicksal. Zusammen mit dem Kreuzer «Leipzig» wurde er ebenfalls mit Gasmunition

beladen, hinausgeschleppt und im tiefen Wasser südwestlich des Farsund in der Einfahrt zum Skagerrak am 16. Dezember versenkt.

Z 39 lief am 6. Juli 1945 unter britischem Geleit aus Wilhelmshaven nach England aus, zusammen mit Z 38, T 28 und T 35. Am Morgen des nächsten Tages stand der Verband vor der Humber-Mündung, und alle Schiffe übernahmen Öl. Dann gingen Z 38 und T 28 direkt nach Southampton; die beiden anderen Schiffe blieben zurück und folgten erst am nächsten Tag. Am Morgen des 8. lief Z 39 unter Kapitänleutnant Forsberg von der Royal Navy, unterstützt von dem deutschen Kommandanten, Kapitänleutnant Heinlein, mit T 35 nach Plymouth aus, wo beide Schiffe an die US-Navy übergeben werden sollten, und am Morgen des 10. machten sie längsseits des britischen Zerstörers «Obedient» fest. Während der Fahrt waren alle Abteilungen neu gestrichen worden, und als Z 39 nach dem Einlaufen vom Ersten Seelord besichtigt wurde, sah er wie neu aus. Am Mittag des 12. Juli wurde der Zerstörer offiziell an die US-Navy übergeben, und 9 Offiziere und 102 Unteroffiziere und Mannschaften kamen an Bord. Die erste Amtshandlung der Amerikaner bestand darin, alle deutschen und britischen Rationen über Bord zu werfen und durch eigene zu ersetzen!

Die nächsten zwölf Tage hindurch machten sich die Amerikaner mit dem deutschen Schiff vertraut, und am 24. Juli lief Z 39 aus, um nach Falmouth ins Dock zu gehen. Da keine Dockpläne vorhanden waren, wurde die Abdeckhaube des Hydrophons beschädigt, als sich das Schiff auf die Blöcke setzte, und es gab einige Öllecks. Ausserdem gab es Zwischenfälle zwischen den Werftarbeitern in Falmouth und der noch an Bord befindlichen deutschen Überführungsbesatzung. Als man Vorbereitungen traf, die beschädigten Platten am Schiffsboden zu schweißen, wurde das Dock plötzlich geflutet – es war offenbar nur für den Vormittag gemietet worden! Nach der Reparatur lief Z 39 nach Plymouth zurück und ging von dort am 30. Juli zur Fahrt in die USA in See. Zusammen mit T 35 überquerte der Zerstörer den Atlantik, wobei er auf den Azoren Zwischenstation machte, und traf am 5. August in Argentina, Neufundland, ein. Auf der letzten Etappe der Reise hatte es durch Nebel, Eisberge und niedrige Temperaturen Verzögerungen gegeben. In Argentina versuchte die amerikanische Besatzung vergeblich, selbst Dampf aufzumachen; dies gelang erst, als die deutsche Besatzung eingriff, und dann fuhr der Zerstörer weiter nach Boston. Hier fanden bis Ende September zahlreiche Erprobungsfahrten statt, um die Maschinen, Kessel, den Drehkreis, Vibrationen und die Geschwindigkeit des Schiffs kennenzulernen, und am 28. des gleichen Monats wurde die deutsche Restbesatzung ausgeschifft und auf dem Truppentransporter «West Point», der am 25. Oktober aus Norfolk, Virginia, auslief, nach Hause geschickt. Unter der Bezeichnung DD 939 machte der Zerstörer dann weiter Versuchsfahrten, bis er im November 1947 an Frankreich verkauft wurde.

«GROUPE MARCEAU»

Die willkürliche Aufteilung der erbeuteten Tonnage unter den drei Grossmächten erregte die Franzosen, die ursprünglich nichts bekommen hatten. Nach lautstarken Protesten wurde Frankreich jedoch eine Anzahl Schiffe übergeben, darunter die beiden England zugeteilten noch seefähigen Schiffe des Typs 34, «Jacobi» und «Riedel», sowie Z 25 und Z 31. Das französische Marineministerium hatte hart verhandelt und Unmengen erbeuteten deutschen Kriegsmaterials gefordert, von Geschützen bis hin zu Dekorationsmaterial, um die eigenen Streitkräfte damit auszurüsten, aber die Briten waren diesen Forderungen ausweichend und mit Verzögerungstaktik begegnet, denn aus politischen Gründen war beschlossen worden, Frankreich an der Aufteilung des Kuchens nicht zu beteiligen. Nach der zögernden Übergabe der vier Zerstörer wurden französische Forderungen nach für zwei Jahre ausreichender scharfer und Übungsmunition für die 12,7 cm-Geschütze dahingehend beantwortet, dass in diesem Kaliber nur noch 573 Übungsgranaten vorhanden waren, aber schliesslich kam man überein, dass auch die Franzosen in den Genuss der von der Dreierkommission festgesetzten Munitionszuteilung für übergebene Kriegsschiffe – zwei komplette Ausstattungen, ohne 4 cm-Munition – kommen sollten, und dass auch zusätzlich die Ausstattungen von «Beitzen» und «Lady» abgetreten werden sollten.

«Jacobi» und «Riedel» trafen im Januar 1946 in Cherbourg ein. Z 25 kam unter eigenem Dampf am 2. Februar mit deutscher Besatzung an, und um diese Zeit lief auch Z 31 ein. Am 4. Februar wurden die vier Schiffe in Gegenwart des französischen Verteidigungsminister Michelet, des Rüstungsministers Tillon und des Vizeadmirals Lemonnier umbenannt und für die französische Marine durch feierliches Hissen der Trikolore in Dienst gestellt. Z 25 erhielt den Namen «Hoche», Z 31 «Marceau», aus «Jacobi» wurde «Desaix» und «Riedel» hiess nun «Kleber». Die Namen erinnerten an geplante Einheiten der verbesserten «Mogador»-Klasse, die wegen des Krieges nicht mehr gebaut werden konnten. Zugleich waren es die Namen wichtiger Figuren aus der französischen Geschichte. Zusammen mit einigen ehemaligen deutschen Torpedobooten bildeten die Zerstörer die «Groupe Marceau», die nur aus ehemaligen Feindschiffen bestand und von Kapitän zur See Bosvieux befehligt wurde; dieser war zugleich Kommandant des Zerstörers «Marceau». Die Schiffe waren in Cherbourg stationiert, und nach kurzer Überholung machten sie unter der französischen Flagge ihre ersten Fahrten.

«Hoche» wurde anfangs der 1. Division der «contre-torpilleurs» zugeteilt und beteiligte sich im August 1946 an Manövern mit dem neu übernommenen ehemals britischen Flugzeugträger «Colossus» (der später in «Arromanches» umgetauft wurde), und danach besuchte das Schiff Häfen an der Biskaya-Küste. Zusammen mit «Arromanches» und «Desaix» geleitete es das Schlachtschiff «Richelieu» im April 1947 zu einem Besuch des französischen Staatspräsidenten in Conakry und kehrte im Juni nach Cherbourg zurück. 1948 operierte der Zerstörer vor der französischen Westküste und im Mittelmeer und besuchte im Dezember Portsmouth. Zu diesem Zeitpunkt gehörte er schon zur Ha-

fenreserve Cherbourg, stellte allerdings erst am 1. Januar 1949 offiziell ausser Dienst. «Hoche» blieb ein Jahr lang Reserve und ging dann zu einem grösseren Umbau ins Arsenal Cherbourg.

Im Verlauf des Umbaus wurde eine neue Operationszentrale, ein Leitstand, neue Radargeräte, U-Abwehr-Torpedorohre, neue Flak und neue Sonargeräte eingebaut. Von März bis Mai 1953 fanden Versuchsfahrten statt, und am 1. Oktober 1953 kam der Zerstörer zur «Groupe d'Action Sous-marine». «Hoche» verliess Cherbourg und ging zu seinem neuen Stützpunkt Toulon, wo er an U-Abwehr-Versuchen teilnehmen sollte. Zu diesem Zeitpunkt war das Schiff als «escorteur rapide 1ère classe» klassifiziert, und das blieb so bis 1956, als eine grössere Überholung anstand. Angesichts des Zustands des Rumpfs lohnte sich die hierfür nötige Investition jedoch nicht mehr, und am 20. August wurde «Hoche» in die «Special B»-Reserve überführt und am 1. September der Hafenreserve Toulon übergeben. In fünf Dienstjahren unter der Trikolore war der Zerstörer 46.000 Seemeilen gefahren. Am 2. Januar 1958 wurde «Hoche» ausgemustert, in Q 102 umgezeichnet und am 30. Juni zum Abbruch verkauft.

«Marceau» wurde nach Dienst bei der «Groupe Marceau» zwischen dem 1. Januar 1948 und 3. Oktober 1950 in Toulon umgebaut und dort am 18. Oktober unter der Kennnummer T 01 der Kreuzergruppe zugeteilt. Während des Umbaus wurde das vordere 15 cm-Geschütz (das nach einem Kriegsschaden behelfsmässig durch eine 10,5 cm- und mehrere leichte Fla-Waffen ersetzt worden war) wieder eingebaut, die Brücke vergrössert und die Flakbewaffnung durch acht 4 cm-Einzellafetten ersetzt. Das Schiff war in den folgenden Jahren in Toulon stationiert und besuchte von hier aus bei Manövern mit der französischen Mittelmeerflotte regelmässig Oran, Dakar und Bizerta. Ende 1952 kam der Zerstörer sogar nach Ajaccio auf Korsika und Augusta auf Sizilien.

Im Mai 1953 wurde «Marceau» zum Umbau nach Cherbourg beordert und blieb dort bis Dezember. Nach Abschluss der Arbeiten wurde er als «escorteur rapide» umklassifiziert, bekam die Kennnummer D 601 und wurde in Cherbourg stationiert. Die weitere Karriere des Zerstörers war kurz, denn er war nun zwölf Jahre alt und, wie seine Genossen, allmählich verbraucht. Im Februar 1954 wurde er in Cherbourg in Reserve gestellt und nach und nach abgestuft (am 1. August in die «Special A»-, am 1. August 1957 in die «Special B»-Reserve), bis er am 2. Januar 1958 ausgemustert und in Q 103 umgezeichnet wurde. Schliesslich wurde er zum Verkauf als Schrott freigegeben und der Werft zum Abwracken zugeführt.

Ersatzteile waren für die ehemals deutschen Schiffe ein ständiges Problem, denn natürlich waren keine mehr ab Werk lieferbar. Aber dann wurde der ehemalige Z 39 nach Abschluss umfangreicher vergleichender Versuchsfahrten im August 1947 von der US-Navy ausgemustert. Die Franzosen erkundigten sich, ob sie das Schiff haben könnten, und der Marineingenieur Perrin wurde nach Annapolis geschickt, wo Z 39, nun DD 939, auflag. Am 10. November des gleichen Jahres übernahm die französische Marine in Annapolis den Zerstörer, und seine Rückführung nach Europa wurde vorbereitet. Nachdem er den Atlantik über Fort de France (Martinique) überquert hatte, traf er am 15. Dezember 1947 im Schlepp des Leichten Kreuzers «Georges Leygues» in Casablanca ein. Schliesslich wurde er nach Cherbourg weiterschleppt

und dort bei der Ankunft in «Leopard» umgetauft, aber eine eingehende Untersuchung ergab, dass das Schiff nicht mehr einsatzfähig war, woraufhin der Name wieder wegfiel und nur die Kennnummer Q 128 zugeteilt wurde. Zwischen 1947 und 1953 wurde es allmählich zur Ersatzteilgewinnung ausgeschlachtet und am 15. Juni 1953 aus der Liste der Kriegsschiffe gestrichen. 1958 wurde der Rumpf zum Abwracken verkauft.

«Kleber» wurde zwischen dem 31. August und dem 10. September 1946 kurz überholt und machte zwischen dem 28. Oktober und 21. Dezember eine kurze Ausbildungsfahrt nach Bordeaux, während der er die Besatzung des Kohlendampfers «France-Hélène» (3'971 BRT) rettete, der am 31. Oktober 1946 unterging.

1947 war «Kleber», nun unter der Kennnummer T 03 zur 1. Division der «contre-torpilleurs» gehörend, in Cherbourg stationiert und besuchte im Verlauf des Jahres viele französische Atlantikhäfen. Gegen Ende des Jahres geleitete er das U-Boot «Doris» (ex «Vineyard»), das an die Royal Navy zurückgegeben wurde, zurück nach England. Das U-Boot wurde in Londonderry in Nordirland übergeben, wo der Zerstörer zwischen dem 13. und 15. November lag; am 25. November lief er wieder in Cherbourg ein. Zwischen 1948 und 1951 erfolgte in Cherbourg ein grösserer Umbau, bei dem die Brücke beträchtlich verändert und vergrössert wurde. Der vordere Schornstein erhielt eine neue Haube, ähnlich wie «Marceau», aber grösser; die noch vorhandenen deutschen Fla-Waffen wurden ausgebaut und durch sechs 4 cm-Bofors-Einzelrohre ersetzt. Diese wurden ähnlich wie auf «Desaix» aufgestellt, d.h. querab vom 2. Geschütz und vom achteren Schornstein und auf der Plattform des 3. 12,7 cm-Geschützes, das bei diesem Umbau von Bord gegeben wurde. Neue amerikanische Radargeräte wurden installiert und der Fockmast geändert. In der ersten Dezemberwoche 1951 war der Umbau abgeschlossen, und am 20. Dezember lichtete der Zerstörer die Anker und lief nach Toulon aus, wo er von nun an stationiert war.

In den nächsten 22 Monaten operierte «Kleber» als Teil der 3. Zerstörerdivision im Mittelmeer und besuchte dabei die meisten Häfen Französisch-Nordafrikas, darunter Bizerta (im Mai), Oran (im Juni), Agadir, Casablanca und Arzew (im Juli). Nach der Rückkehr aus Arzew im Anschluss an die Flottenmanöver vor Toulon im Juli 1952 lag das Schiff vom 22. Juli bis zum 16. Oktober wieder zur Überholung in der Werft. Auch 1953 war es in Toulon stationiert (jetzt Teil der 3. Division der «escorteurs rapides»), wurde aber Mitte des Jahres nach Cherbourg zurückbeordert, wo es Ende Oktober eintraf. Damit war seine aktive Dienstzeit fast beendet, und am 20. Dezember wurde es in die Reserve, Kategorie «Special A», überführt. Am 1. August 1956 wurde der Reservestatus auf «Special B» reduziert.

Während der ehemalige deutsche Zerstörer im Jahre 1957 allmählich im Hafen von Cherbourg verrottete, überlegte man, wie man ihn noch sinnvoll nutzen konnte, z.B. als Wohnschiff oder als Ausbildungshulk für die Schiffssicherungsschule. Bei einer Inspektion zeigte sich dann jedoch, dass das Schiff schon in sehr schlechtem Zustand und der Rumpf schon weitgehend verrostet war. Eine Instandsetzung erschien als zu kostspielig, und am 3. April 1957 wurde die Ausmusterung des Zerstörers empfohlen. Der Marine-

minister erteilte die Genehmigung hierzu am 10. April, womit der Name «Kleber» erlosch und dafür die Nummer Q 85 zugewiesen wurde. Danach wurde das Schiff dem Marinearsenal zur Ausschlichtung übergeben und danach verkauft. Der ehemalige «Beitzen» wurde schliesslich in Rouen abgewrackt.

Auch «Desaix» kam 1946 zur 1. Division der «contre-torpilleurs» in Cherbourg und machte von dort aus im September Versuchsfahrten. Auch er machte im Oktober eine Ausbildungsfahrt nach Brest und kehrte zum Jahresende nach Cherbourg zurück. Zwischen dem 23. März und 13. Juni 1947 nahm das Schiff an der Reise des französischen Staatspräsidenten nach Nordafrika und Dakar teil und bildete einen Teil der Eskorte des Schlachtschiffs «Richelieu». In der zweiten Jahreshälfte fand eine weitere Ausbildungsreise nach Nordafrika statt. 1948 nahm «Desaix» im Frühjahr an den Flottenmanövern und am 30. Mai an der Parade vor dem französischen Präsidenten in Brest teil; danach ging der Zerstörer nach St. Malo zur Teilnahme an den Feiern zum 100. Todestag von Chateaubriand. Im Oktober besuchte er noch einmal Bordeaux und kehrte am 4. November 1948 nach Cherbourg zurück.

«Desaix» blieb nicht so lange im aktiven Dienst wie sein Schwesterschiff. Schon Ende 1948 wurde die Besatzung reduziert, und im Januar 1948 wurde er in Reserve gelegt. Zwischen 1949 und 1954 und nach Reduzierung auf Kategorie B-Reserve wurde das Schiff zur Ersatzteilgewinnung ausgeschlachtet, und nachdem eine Untersuchung im Dock im Mai 1952 den schlechten Zustand des Rumpfes gezeigt hatte, wurde am 16. Februar 1954 die Ausmusterung vorgeschlagen. Diese wurde genehmigt, und am folgenden Tag erhielt die Hulk die Nummer Q 02. Im Juni 1954 wurde sie als Schrott verkauft und zum Abbruch nach Rouen geschleppt.

UMFANGREICHER UMBAU

Die weiteren Lebensläufe der vier der UdSSR zugeteilten Zerstörer bleiben etwas im Dunkeln. Obwohl offizielle sowjetische Quellen die Existenz dieser Schiffe leugnen, ist sicher, dass ein Zerstörer des Typs 34 1946 für die Sowjetflotte in Dienst gestellt und dabei auf den Namen «Pylkii» getauft wurde. Von dem zweiten Schiff wird häufig behauptet, dass es «Zorkii» getauft wurde, aber dies ist unwahrscheinlich, da es schon ein Fahrzeug dieses Namens gab, ein Patrouillenboot des NKWD, das während des Krieges übernommen worden war. Welches Schiff in Dienst gestellt wurde, ist nicht sicher. «Ihn» war bei Ende der Feindseligkeiten frontklar, und daher ist wahrscheinlich, dass er es war; andererseits war auf «Steinbrinck» bereits der «Barbara»-Umbau durchgeführt. Letzterer war zwar bei Kriegsende nicht fahrbereit, wurde aber in Wilhelmshaven unter britischer Kontrolle überholt, und daher ist es ebenso wahrscheinlich, dass dieses Schiff in Dienst gestellt und «Ihn» zur Ersatzteilgewinnung ausgeschlachtet wurde.

«Galster», der einzige überlebende Zerstörer des Typs 36, wurde 1946 als «Prochnyi» wieder in Dienst gestellt. Die Einsatzdauer der beiden Schiffe war wahrscheinlich nur kurz und kaum länger als drei Jahre. Beide gehörten zunächst zur sowjetischen 4. Flotte, die in Rostock stationiert war, und operierten mindestens bis 1948 von diesem Hafen aus. Das nächste Mal wurde «Pylkii» im Mai 1949 gesehen, als er in der Petrozavod-Werft in Leningrad lag und anscheinend überholt und zum Schulschiff umgebaut wurde. Diese Werft war früher als Russkii Diesel-Werke und Oktinski-Werft bekannt. Hier wurde der Zerstörer abgerüstet, und bei der Sichtung trug er einen hellgrünen Anstrich und die Kennnummer 31. Danach wurde er noch einmal am 24. August 1959 als Hilfsschiff im Kohlenhafen von Leningrad gesehen, und dort lag er bis August 1960, wahrscheinlich als Wohnschiff für Besatzungen, die die neuen, im Bau befindlichen Zerstörer der Typen «Kotlin» und «Krupnyi» in Dienst stellten. Danach verliert sich seine Spur, und es ist anzunehmen, dass er bald darauf verschrottet wurde.

«Prochnyi» (ex «Galster») war ebenfalls zunächst bei der 4. Flotte, wurde aber Anfang 1950 bei der Zhdanov-Werft in Leningrad gesehen, wo er ebenfalls offenbar zum Schulschiff umgebaut wurde. Am 10. Oktober 1950 lag er, einer nachrichtendienstlichen Meldung nach, verlassen und in schlechtem Zustand vertäut im Ekateringofskii-Kanal an der Gutuevskii-Insel nahe der Zhdanov-Werft. 1954 hiess es, er habe die Kennnummer 12, und im Herbst 1956 wurde er wieder in Leningrad gesehen, diesmal im Gebrauch als Wohnschiff. Nach Agentenberichten blieb er dort bis April 1960 liegen. Danach, nicht später als Januar 1965, wurde er aus der Schiffsliste gestrichen und ab gewrackt.

Z 33 ging am 2. Januar 1946 mit der «Nürnberg»-Gruppe nach Libau in See und wurde im gleichen Jahr unter dem Namen «Provornyj» für die Rote Flotte in Dienst gestellt. Zwei Jahre später gehörte er zur 4. Flotte mit Stützpunkt Rostock. Hier wurde er auf der Neptunwerft zwischen 1947 und 1950 umfassend umgebaut; unter anderem wurde bis auf den Doppelturm die gesamte Bewaffnung entfernt. Über die Einsätze danach ist wenig bekannt. 1954 trug der Zerstörer die Kennnummer 13; im Herbst des gleichen Jahres lag er in Kronstadt als Teil der Übungsflotte der Baltischen Flotte und hatte die Nummer 15, aber schon im Frühjahr 1955 wurde diese wieder geändert in 37. Während dieser Jahre wurden achtern das zweite und dritte 15 cm-Geschütz wieder eingebaut, und als Flak kamen zwölf russische 3,7 cm L/63-Doppellafetten an Bord. Im Frühjahr 1947 verschwand «Provornyj» von der Liste der Kennnummern der sowjetischen Flotte und befand sich damit wohl nicht mehr im aktiven Dienst. Bis April 1960 wurde er als Hilfsschiff geführt und lag als Wohnschiff in Kronstadt, aber 1965 erschien sein Name in keiner Liste mehr, so dass man annehmen muss, dass er in der Zwischenzeit ausser Dienst gestellt und abgewrackt worden ist.

ERSATZTEILRESERVE

Die übriggebliebenen Torpedoboote wurden ebenfalls unter den Alliierten aufgeteilt, aber wie bei den Zerstörern wurden, abgesehen von Versuchsfahrten und Untersuchungen, nur in der französischen und sowjetischen Marine tatsächlich ehemalige deutsche Torpedoboote in Dienst gestellt. Die von Frankreich übernommenen waren, wie auch die Zerstörer, ziemlich aus «dritter Hand», da sie ursprünglich der USA oder Grossbritannien zugewiesen waren. Von England bekam Frankreich T 28 und T 23 (Typ 39) sowie Til und T 20 (Typ 35/37), und die USA traten zusätzlich T 35 und T 14 ab. T 35 war von den USA zu Versuchszwecken als DD 935 übernommen worden. Das Boot wurde 1947 nach Frankreich geschleppt und als Ersatzteilreserve für T 23 (nun «Alsacien» genannt) und T 28 («Lorrain») genutzt, ehe es in Cherbourg am 3. Oktober 1952 endgültig ausgemustert wurde. «Alsacien» und «Lorrain» waren für die französische Marine viel im Einsatz und stellten am 16. Mai bzw. 1. Juni 1946 für die «Groupe Marceau» in Dienst, ehe sie für mehrere Jahre ins Mittelmeer gingen. «Alsacien» wurde schliesslich am 9. Juni 1954 ausser Dienst gestellt und in Q 11 umnummeriert, ehe das Boot zum Verschrotten verkauft wurde. «Lorrain» lebte etwas länger und kam erst am 1. Mai 1955 in die Kategorie B-Reserve. Ende Oktober wurde das Boot in Q 59 umgezeichnet, aber erst vier Jahre später, am 21. Juli 1959, zum Abbruch verkauft.

Im Gegensatz zu den grossen Flottentorpedobooten kamen die kleinen Fahrzeuge des Typs 35/37 nicht mehr unter die Trikolore in Dienst. T 11 und T 20 waren im Februar 1946 in Frankreich eingetroffen und waren «Bir Hakeim» bzw. «Baccarat» getauft worden, wurden aber sofort in Reserve gelegt und am 8. Oktober 1951 gestrichen. T 14, das seit Kriegsende in Bremerhaven gelegen hatte, wurde 1947 nach Cherbourg überführt, wo es am 24. Oktober eintraf. Sein weiterer Lebenslauf unter dem Namen «Dompaire» war ähnlich dem von T 11 und T 20.

T 12, T 17 und T 33 wurden nach ihrer Übergabe an die Sowjetunion «Podvischny», «Povrivisty» und «Primiorny» getauft. Über ihre weiteren Einsätze ist kaum etwas bekannt, aber sie wurden vermutlich zu Versuchs- und Ausbildungsfahrten benutzt, ehe sie in den fünfziger Jahren ausgemustert wurden.

DIE WECHSELFÄLLE DES KRIEGES

Mit der Verschrottung der französischen und dem Ende der russischen Schiffe, falls letztere so lange existierten, waren die letzten Torpedoboote und Zerstörer der Kriegsmarine verschwunden. Wie kann man nun ihre Leistungen unter den erschwerten Bedingungen des Krieges beurteilen? Zweifellos bewährten sie sich im Einsatz nicht, vor allem nicht hinsichtlich der technischen Zuverlässigkeit – ein Faktor, der im Krieg von erstrangiger Bedeutung ist. Die

wichtigsten Forderungen an ein Kriegsschiff sind, dass es schwimmt, fährt und kämpft, aber allzu oft fuhren die Zerstörer nicht. Was die Kampfkraft angeht, so waren alle schwer bewaffnet, aber das allein reicht auch nicht immer. Richtig geführt, errangen sie einige Erfolge, wie die Gefechte mit «Jersey», «Javelin», «Charybdis» und «Limbourne» sowie gewisse Phasen der Schlacht um Narvik zeigen.

Der Kampf um Narvik war zweifellos nicht die einseitige Angelegenheit, als die er auf dem Papier erscheint, und wenn die Torpedodefekte, taktischen Fehler und die Knappheit an Öl und Munition nicht gewesen wären, hätte die Sache sehr wohl anders ausgehen können. So sind jedoch nun einmal die Wechselfälle des Krieges, und die Verluste in Narvik schwächten die deutsche Zerstörerwaffe für den Rest des Zweiten Weltkrieges, weil Neubauten weder zahlreich genug noch schnell genug an die Front kamen, damit das Oberkommando bei seinen Einsatzplanungen einmal nicht an mögliche Verluste und die Folgen davon zu denken brauchte. Infolgedessen wurden die Zerstörer genau so an die Kette gelegt wie die Kreuzer und Schlachtschiffe, und sie wurden daher nie so offensiv und aggressiv eingesetzt wie zum Beispiel ihre britischen Gegenspieler. Die Offiziere und Besatzungen der Zerstörer, die in den abgelegenen, kalten und ungastlichen norwegischen Fjorden festlagen, litten unter der erzwungenen Untätigkeit und sehnten sich nach einem Einsatz. Je länger aber die Schiffe untätig herumlagen, desto schlechter wurde der Ausbildungsstand, und zusammen mit der immer kritischer werdenden Treibölverknappung wurde die Lage in den letzten zwei oder drei Kriegsjahren immer unerfreulicher. Nach 1942 hätten diese Schiffe, selbst mit ihrer schweren Bewaffnung und bei einwandfrei arbeitender Antriebsanlage, daher im Gefecht gegen alliierte Zerstörer mit Sicherheit den kürzeren gezogen. Die nach 1940 ausbleibenden Erfolge sind vielen Ursachen zuzuschreiben, Ursachen technischer und politischer Art, aber einmal mehr wurde bewiesen, dass es im Seekrieg auch auf zahlenmäßige Stärke ankommt, und daran fehlte es den deutschen Zerstörern immer. Technisch gesehen war die Einführung des 15 cm-Geschützes zweifellos ein Fehler. Mit ihr hatte man die Bewaffnung eines Leichten Kreuzers auf dem Rumpf eines Zerstörers, ohne aber die Feuerleitung, Seetüchtigkeit und Höhe der Befehlsstellen über dem Wasser zu haben, die ein Kreuzerrumpf bietet. Es ist kein Zufall, dass bei vier Einsätzen, bei denen deutsche Zerstörer britischen 15 cm-Kreuzern gegenüberstanden, die Zerstörer trotz zahlenmäßiger Überlegenheit und höherer Zahl der Geschützrohre schlecht wegkamen und bei drei Gefechten drei Verluste zu beklagen hatten. Bei einigen dieser Gefechte herrschte zwar rauhe See, aber diese Tatsache unterstreicht nur die Sinnlosigkeit, zu schwere Waffen auf zu kleinen Rümpfen aufzustellen. Bei den im Nordmeer üblichen Wetterbedingungen waren die britischen Geschützbedienungen in ihren geschlossenen Türmen erheblich besser dran als die deutschen, die bei Eiseskälte hinter offenen Schutzschildern kämpfen mussten.

Radar spielte eine wichtige Rolle im Seekrieg, und das «Funkmessgerät» der deutschen Kriegsmarine war technisch immer hinter den alliierten Radargeräten zurück. Bei den Gefechten mit den Kreuzern konnten die britischen Schiffe bei unsichtigem Wetter

jedesmal nach Radar schießen. Durch die Ölknappheit, die die operativen Einsätze der deutschen Zerstörer behinderte, konnte auch keine vernünftige zentrale Führung im Gefecht entwickelt werden. Das hatte zur Folge, dass, wenn es einmal zum Kampf kam, auf deutscher Seite viel Durcheinander herrschte und die taktische Lage nicht immer klar war, so dass eventuell vorhandene taktische Vorteile nicht genutzt werden konnten.

Dies ist die Geschichte der deutschen Zerstörerwaffe. Sie begann 1939 mit solch grossen Hoffnungen und erhielt nur 1 Jahr später vernichtende Schläge. Trotzdem blieb sie aktiv bis zum bitteren Ende und half 1945 mit, Flüchtlinge und Soldaten vor den anrückenden Russen in Sicherheit zu bringen.

Anhang

1. TECHNISCHE DATEN:

Zerstörer

Typen 34 und 34 A (Z 1-16)

Wasserverdrängung:

Z 1-4 2223 ts standard, 3156 ts maximal
Z 5-8 2171 ts standard, 3110 ts maximal
Z 9-13 2270 ts standard, 3190 ts maximal
Z 14-16 2239 ts standard, 3165 ts maximal

Länge:

Z 1-8 114 m zwischen den Perpendikeln,
119 m über alles
Z 9-16 116 m zwischen den Perpendikeln,
121 m über alles

Breite: 11,3 m

Tiefgang: 3,8 m bei Standard-, 4,3 m bei
Maximalverdrängung

Maschinenanlage:

Z 1-8 6 Wagner-Kessel 70 kg/cm²
Z 9-16 6 Benson-Kessel 110 kg/cm²
2 Satz Wagner-Getriebeturbinen, 70'000
WPS, 38 Knoten
2 Turbogeneratoren je 200 kW
Z 1-8 2 Dieselgeneratoren je 60 kW, 1
Dieselgenerator 50 kW; Z 9-16 3 Diesel-
generatoren je 50 kW
Z 1-8 770 t Heizöl = 1'900 sm bei 19 kn;
Z 9-16 670 t Heizöl = 1530 sm bei
19 kn

Bewaffnung:

5 12,7 cm SK C/34 in Einzellafetten, 120
Schuss je Geschütz
4 3,7 cm SK C/30 in Doppellafetten, 2'000
Schuss je Geschütz
6 2 cm C/30 in Einzellafetten, 2'000 Schuss
je Geschütz

8 Torpedorohre 53,3 cm in zwei Vierlings-
rohrsätzen

60 Minen

Besatzung: 325

Typ 36 (Z 17-22)

Wasserverdrängung:

2411 ts standard, 3415 ts maximal

Länge:

Z 17-19 120 m zwischen den Perpendikeln,
123 m über alles
Z 20-22 120 m zwischen den Perpendikeln,
125 m über alles

Breite: 11,8 m

Tiefgang: 3,8/4,3 m

Maschinenanlage:

6 Wagner-Kessel 70 kg/cm²
2 Satz Wagner-Getriebeturbinen, 70'000
WPS, 38 Knoten
1 Turbogeneratoren je 200 kW
1 Dieselgenerator 40 kW und 2 je 80 kW
787 t Heizöl = 2020 sm bei 19 kn

Bewaffnung:

Wie Typ 34, aber 7 2 cm/C 30 Einzellafetten

Besatzung: 323

Typ 36 A (Z 23-30)

Wasserverdrängung:

Z 23-24 2603 ts standard, 3605 ts maximal

Z 25-27 2543 ts standard, 3543 ts maximal Z 28 2596 ts standard, 3519 ts maximal Z 29-30 2603 ts standard, 3597 ts maximal

Länge: 121,9 m zwischen den Perpendikeln, 127 m über alles

Breite: 12 m

Tiefgang: 3,91/4,65 m (Z 28: 3,72/4,38)

Maschinenanlage:

6 Wagner-Kessel 70 kg/cm², 4 mit 54 t/h und 2 mit 48 t/h

2 Satz Wagner-Getriebeturbinen, 70'000 WPS, 36-38,5 kn

3 Turbogeneratoren je 200 kW

4 Dieselgeneratoren je 80 kW

Z 23-27 801, Z 28 769, Z 29-30 825 t Heizöl = 2174/2087/2239 sm bei 19 kn

Bewaffnung:

5 (Z 28 4) 15 cm TBK C/36 (1 Doppelturm, 3 Einzellafetten), 120 Schuss pro Geschütz

4 3,7 cm SK C/30 in 2 Doppellafetten, 2'000 Schuss je Geschütz

5 (Z 2 8 6) 2 cm C/3 0 Einzellafetten, 2'000 Schuss pro Geschütz

8 Torpedorohre 53,3 cm in 2 Vierlingsrohr-sätzen

60 Minen

Besatzung: 332

Typ 36 A (Mob) (Z 31-34, Z 37-39)

Alle technischen Daten wie Z 29 und 30 (Typ 36 A); nur ein Turbogenerator 200 kW im Turbinenraum 1. Sonst nur äusserliche Unterschiede.

Typ 36 B (Mob) (Z 35-36, Z 43-47)

Z 44-47 nicht fertiggestellt (Z 46-47 umgeordnet als Typ 36 C)

Wasserverdrängung:

2527 ts standard, 3'507 ts maximal

Länge:

121,9 m zwischen den Perpendikeln, 127 m über alles

Breite: 12 m

Tiefgang: 3,54/4,32 m

Maschinenanlage:

wie Typ 36 A, aber Betriebstemperatur 426° C

Bewaffnung:

5 12,7 cm SK C/34 in Einzellafetten, 120

Schuss pro Geschütz

4 3,7 cm SK C/30 in Doppellafetten, 2'000

Schuss pro Geschütz

15 2 cm C/30 in drei Vierlings- und drei Einzellafetten

8 53,3 cm Torpedorohre in 2 Vierlingsrohr-sätzen

76 Minen

Anmerkung: Es gab Planungen zum Ersatz der beiden vorderen 12,7 cm durch zwei 15 cm-Einzellafetten.

Besatzung: 332

Typ 36 C (Z 46-50)

nicht mehr fertiggestellt

Wasserverdrängung:

2754 ts standard, 3594 ts maximal

Länge:

121,5 m zwischen den Perpendikeln, 126,2 m über alles

Breite: 12,2 m

Tiefgang: 3,62/4,45 m

Maschinenanlage: wie Typ 36 A

Bewaffnung:

6 12,8 cm in Doppellafetten, 120 Schuss pro Geschütz

6 3,7 cm Doppellafetten, 2'000 Schuss pro Geschütz

6 2 cm Einzellafetten, 2'000 Schuss pro Geschütz

Typ 36 D

Nur Entwurf als Alternative zum Typ 36 A für den Fall der Nichtauslieferung der vorgesehenen 15 cm-Doppeltürme.

Typ 38 A (Z 40-42)

Nur Entwurf. Umbenannt in «Spähkreuzer 38».

Typ 38 B

Nur Entwurf. Versuch, den für Nordseeoperationen kleinstmöglichen Zerstörerentyp zu entwickeln, nachdem sich die Typen 34 und 36 A als zu gross erwiesen hatten.

Wasserverdrängung:

2'000 ts standard, 2'550 ts maximal

Länge: 111,7 m

Breite: 11,3 m

Tiefgang: 3,19/4,03 m

Maschinenanlage:

4 Wagner-Kessel 70 kg/cm²

2 Satz Getriebeturbinen, 50'000 WPS, 35,4 kn; 2660 sm bei 19 kn

Bewaffnung:

4 12,7 cm in Doppellafetten

2 3,7 cm

2 2 cm

8 53,3 cm Torpedorohre in 2 Vierlingsrohrsätzen

4 Wasserbombenwerfer

Besatzung: 239

Typ 41 (Z 48-51)

Entwurfsstudien A-D

Wasserverdrängung:

A und B 2995 ts standard, C und D 2'805 ts standard;

A 3705 ts maximal, B 3975 ts, C 3 515 ts, D 3840 ts maximal

Länge: 129 m

Breite: 12,7 m

Tiefgang: A 4,12 m, B 4,25 m, C 3,90 m, D 4,10 m

Maschinenleistung:

A und B 80'000 PS, C und D 70'000 PS

Geschwindigkeit mit 40% Treibstoff:

A 38,2 kn; B 37,4 kn; C 37,1 kn;

D 36,4 kn

Treibstoff:

A 700 t, B 1050 t, C 700 t, D 1'100 t

Seeausdauer bei 19 kn:

A 2150 sm, B 3150 sm, C 2'300 sm,

D 3450 sm.

Bewaffnung:

6 12,7 cm in Doppellafetten

4 3,7 cm in Doppellafetten

8 2 cm in Vierlings- und Doppellafetten

8 53,3 cm Torpedorohre (4 Reservetorpedos)

Anmerkung: Dieser Entwurf entstand nach der Entscheidung, den Bau der «Spähkreuzer» zu streichen und dafür zusätzliche Zerstörer zu beschaffen. Vier Schiffe wurden durchkonstruiert und bei der Deschimag in Bremen geordert, aber keines wurde mehr auf Kiel gelegt. Später wurden sie zum Typ 36 C umkonstruiert und ergänzt, bis auf Z 51, Z 46 und Z 47. Z 51 wurde einem neuen Typ zugeschlagen (siehe unten).

Typ 42 (Z 51-58)

Nur Entwürfe.

Standardverdrängung:

Typ 42 2084 ts, 42 A 2230 ts, 42 B 2'860 ts, 42 C 2985 ts

Maximalverdrängung:

42 B 3650 ts, 42 C 3763 ts

Länge über alles:

42 108 m, 42 A 114 m, 42 B 124 m, 42 C 126 m

Breite:

42 11 m, 42 A 11,5 m, 42 B 12,5 m, 42 C 12,6 m

Tiefgang: 42 C 4,10 m

Maschinenanlage:

42 und 42 A 6, 42 B und C 8 Dieselmotoren auf 3 bzw 2 Wellen

Leistung:

42 57'000-60'000 PS, 42 A 57 300 PS, 42 B 75 800 PS, 42 C 75 800-80'000 PS

Geschwindigkeit:

42 A 35,9 kn, 42 B 38,2 kn, 42 C 38 kn

Seeausdauer bei 19 kn:

42 5'200 sm, 42 A 5'500 sm, 42 B 6'500 sm, 42 C 6'500 sm.

Bewaffnung:

42: 4 12,7 cm Einzellafetten, 8 3,7 cm in Doppellafetten, 12 2 cm in Vierlingslafetten, 6 53,3 cm Torpedorohre

42 A: 4 12,8 cm Einzellafetten, 8 53,3 cm Torpedorohre

42 B: 4 12,8 cm in Doppel-, 2 12,8 cm Einzellafetten; 8 3,7 cm, 8 2 cm, 8 53,3 cm Torpedorohre (4 Reservetorpedos);

42 C: 6 12,8 cm in Doppellafetten, 35,5 cm Einzellafetten, 14 3 cm in Doppellafetten, 8 Torpedorohre 53,3 cm (8 Reservetorpedos)

Anmerkung: Nur Z 51 war Typ 42. 42 A, B und C sind Alternativentwürfe ab Z 52. Der Typ 42 unterschied sich von allen vorherigen und späteren Entwürfen durch seinen kleinen Rumpf. Ursprünglich waren sechs MAN 12 Z 32/44-Dieselmotoren zum Einbau vorgesehen, aber um den Bau bei der Deschimag schneller voranzutreiben, wurde beschlossen, zunächst nur vier Motoren, die auf die Mittelschraube wirkten, zu installieren, und den fünften und sechsten nach Fertigstellung für die Aussenwellen einzubauen. Jeder Motor hatte eine Nennleistung von 10'000 PS und eine Nettoleistung von 9'500 PS bei 600 Upm. Acht Dieselgeneratoren, die zwei Stromkreise speisten, lieferten zusammen 320 kW.

Typ 43

Nur Entwurfsstudie

Standardverdrängung:

Typ 43 2'900 ts, 43 A 2'950 ts, 43 A (Mob) 3020 ts

Länge:

Typ 43 124 m, 43 A 128 m, 43 A (Mob) 128 m

Breite: Typ 43 12,5 m, 43 A 12,6 m, 43 A (Mob) 13 m

Wellen:

Typ 43 2, 43 A 3, 43 A (Mob) 3

Leistung:

75'000 PS

Geschwindigkeit mit 40% Treibstoff:

Typ 43 37,75 kn, 43 A 38 kn, 43 A (Mob) 37,25 kn

Reichweite bei 19 kn: 5'500-6'000 sm

Bewaffnung:

Typ 43: 6 12,8 cm in Doppellafetten, 10 Torpedorohre 53,3 cm

Typ 43 A: 4 12,8 cm Einzellafetten, 8 Torpedorohre 53,3 cm

Typ 43 A (Mob) wie 43

Anmerkung: Der Bau des Typs 43 sollte dem Typ 42 C folgen, wenn die Lieferprobleme für die 12,8 cm-Doppeltürme behoben waren. Es wurden Entwürfe mit 2 und 3 Wellen vorgelegt. Der Zweiwellenentwurf wurde vorgezogen, da er bei fast gleicher Geschwindigkeit und Seerausdauer eine günstigere Aufteilung der Maschinenräume ermöglichte.

Alle drei Entwürfe waren vorgesehen für den im Typ 42 C eingeführten Antrieb durch acht Motoren. Durch Gewichtseinsparungen und Vereinfachungen am Rumpf erhoffte man sich eine höhere Geschwindigkeit.

Typ 45

Entwurfsstudie

Wasserverdrängung:

2'657 ts standard, 3'700 ts maximal

Länge: 118 m

Breite: 11,8 m

Tiefgang: 3,88 m

Maschinenanlage:

4 Wagner-Kessel 70 kg/cm²

2 Satz Getriebeturbinen, 80'000 WPS, 39,5 kn

800 t Heizöl = 3'600 sm bei 19 kn

Bewaffnung:

8 12,8 cm in Doppellafetten

4 5,5 cm Einzellafetten

12 3 cm in Doppellafetten

8 Torpedorohre 53,3 cm

100 Minen

Besatzung: ca. 365

ZH 1

Wasserverdrängung:

1604 ts standard, 2228 ts maximal

Länge: 105,2 m zwischen den Perpendikeln,
106,7 m über alles

Breite: 10,6 m

Tiefgang: 2,82 m bei Standard-, 3,52 m bei
Maximalverdrängung

Maschinenanlage:

3 Yarrow-Kessel 28 kg/cm²

2 Satz Werkspeer-Parsons-Getriebeturbinen,
45'000 WPS, 37,5 kn

E-Werk-Anordnung und Leistung unbekannt
520 t Heizöl = 2'700 Seemeilen bei 19 kn

Bewaffnung:

5 12 cm SK in Einzellafetten, 150 Schuss je
Geschütz

4 3,7 cm in Doppellafetten, 2'000 Schuss je
Geschütz

4 2 cm in Einzellafetten, 2'000 Schuss je Ge-
schütz

8 Torpedorohre 53,3 cm in 2 Vierlingsrohr-
sätzen

24 Minen

4 Wasserbombenwerfer

Besatzung: 230

ZG 3

Wasserverdrängung: 1414 ts standard, 2088
ts maximal

Länge: 98,5 m zwischen den Perpendikeln,
101,2 m über alles

Breite: 10,4 m

Tiefgang: 2,34 m bei Standard-, 3,23 m bei
Maximalverdrängung

Maschinenanlage:

3 Yarrow-Dreitrommelkessel 16 kg/cm²

2 Satz Parsons-Getriebeturbinen 34'000
WPS, 32 Knoten

E-Werk-Anordnung und Leistung unbekannt
465 t Heizöl = 4'800 sm/19 kn

Bewaffnung:

4 12,7 cm SK C/34 in Einzellafetten, 100

Schuss pro Geschütz

4 3,7 cm SK C/30 in Doppellafetten, 1'500

Schuss pro Geschütz

4 2 cm C/30 in Einzellafetten, 3'000 Schuss

pro Geschütz

8 Torpedorohre 53,3 cm in 2 Vierlingsrohrsät-
zen, 8 Reservetorpedos

8 Reservetorpedos

Besatzung: 225

Daneben wurden nach dem Zusammenbruch Italiens noch eine Reihe von italienischen Zerstörern und Torpedobooten erbeutet und für die deutsche Kriegsmarine in Dienst gestellt. Da diese jedoch im vorliegenden Buch keine Erwähnung finden, ist auf einen Abdruck der technischen Daten und Lebensläufe verzichtet worden.

2 TECHNISCHE DATEN:

Torpedoboote

Typ 23 (Albatros, Falke, Greif, Kondor, Seeadler, Möwe)

Wasserverdrängung:
938 t ts standard, 1310 ts maximal

Länge:
85,73 m KWL, 87,7 m über alles

Breite: 8,25 m

Tiefgang: 3,65 m mittlerer T. bei Maximalverdrängung

Maschinenanlage:
3 Kessel 18,5 kg/cm²
2 Satz Getriebeturbinen, 23'000 WPS, 32-34 Knoten
321 t Heizöl = 1'800 sm bei 17 kn

Bewaffnung:
380,5 cm L/45
2 2 cm
6 50 cm (später 53,3 cm) Torpedorohre
30 Minen

Besatzung: 120

Typ 24 (Iltis, Jaguar, Leopard, Luchs, Tiger, Wolf)

Wasserverdrängung:
948 ts standard, 1319 ts maximal

Länge:
89 m (KWL), 92,6 m über alles

Breite: 8,6 m

Tiefgang: 3,52 m mittlerer T. bei Maximalverdrängung

Maschinenanlage:
wie Typ 23, aber 327 ts Heizöl =
1997 sm bei 17 kn

Bewaffnung: wie Typ 23

Besatzung: 129

Typ 35 (T 1-12)

Wasserverdrängung:
859,2 ts standard, 1108,3 ts maximal

Länge:
82,16 m KWL, 84,3 m über alles

Breite: 8,62 m

Tiefgang: 2,38 m mittlerer T. bei Maximalverdrängung

Maschinenanlage:
4 Kessel 70 kg/cm², 460° C
2 Satz Getriebeturbinen, 31'000 WPS, 35 kn
190,6 t Heizöl, 1'200 sm bei 19 kn

Bewaffnung:
1 10,5 cm SK C/32
1 3,7 cm SK C/30
2 2 cm C/30

6 Torpedorohre 53,3 cm in 2 Drillingsrohrsätzen
30 Minen

Besatzung: 117

Typ 37 (T 13-21)

Wasserverdrängung:
888,2 ts standard, 1139 ts maximal

Länge:
81,97 m KWL, 85,2 m über alles
Breite: 8,87 m
Tiefgang: 2,8 m mittlerer T. bei Maximalverdrängung
Maschinenanlage:
wie Typ 35, aber 199,9 t Heizöl =
1'600 sm bei 19 kn
Bewaffnung:
wie Typ 35
Besatzung: 119

Typ 39 (T 22-36)

Wasserverdrängung:
1318 ts standard, 1780 ts maximal
Länge:
97 m KWL, 102,5 m über alles
Breite: 10 m
Tiefgang: 3,25 m mittlerer T. bei Maximalverdrängung
Maschinenanlage:
4 Kessel 70 kg/cm², 460° C
2 Satz Getriebeturbinen, 32'000 WPS, 33,5 kn
375 t Heizöl = 2'400 sm bei 19 kn
Bewaffnung:
4 10,5 cm SK C/32
4 3,7 cm SK C/30
6 2 cm C/38
6 Torpedorohre 53,3 cm in 2 Drillingsrohrsätzen
50 Minen
Besatzung: 206

Typ 41 (T 37-51)

nicht mehr fertiggestellt
Wasserverdrängung:
1514 ts Standard, 2190 ts maximal
Länge:
102 m KWL, 106 m über alles
Breite: 10,7 m
Tiefgang: 3,72 m mittlerer T. bei Maximalverdrängung
Maschinenanlage:
4 Kessel 70 kg/cm², 460° C

2 Satz Getriebeturbinen, 40'000 WPS,
34 Knoten
559 t Heizöl = 2'800 sm bei 19 kn
Bewaffnung:
4 10,5 cm SK/32
6 3,7 cm SK C/30
8 2 cm C/38
6 Torpedorohre 53,3 cm in 2 Drillingsrohrsätzen
Besatzung: 197

Typ 41 A

nur Entwurf
Wasserverdrängung:
1630 ts standard, 2260 ts maximal
Länge: 102 m KWL
Breite: 10,7 m
Tiefgang: 3,31 m mittlerer T. bei Maximalverdrängung
Maschinenanlage:
4 Kessel 70 kg/cm²
2 Satz Getriebeturbinen, 52'000 WPS,
38 Knoten
520 t Heizöl, 1'900 sm bei 19 kn
Bewaffnung:
4 10,5 cm
6 3 cm FLK/44
8 2 cm C/38
6 Torpedorohre 53,3 cm in 2 Drillingsrohrsätzen
Besatzung: 214

Typ 44 A

nur Entwurf
Wasserverdrängung:
1491 ts standard, 1860 ts maximal
Länge: 99 m KWL
Breite: 10,1 m
Tiefgang: 3,56 m mittlerer T. bei Maximalverdrängung
Maschinenanlage:
wie Typ 41 A, aber nur 37,25 Knoten

Bewaffnung:
4 10,5 cm KM/44
10 3 cm FLK/44
6 Torpedorohre 53,3 cm in 2 Drillingsrohrsätzen
Besatzung: 176

Typ 44 B

nur Entwurf
Wasserverdrängung:
1461 ts Standard, 1821 ts maximal
Länge: 97 m KWL
Breite: 10 m
Tiefgang: 3,56 mittlerer T. bei Maximalverdrängung
Maschinenanlage:
wie Typ 41 A, aber nur 37,5 kn
Bewaffnung:
wie Typ 44 A, aber nur 8 3 cm
Besatzung: 160

Typ 40 (T 61-72)

nicht mehr fertiggestellt. Bauaufträge wurden noch bis T 84 erteilt, aber noch vor der Baunummerzuteilung wieder annulliert.

Wasserverdrängung:
1957 ts standard, 2587 ts maximal

Länge: 110 m KWL

Breite: 11,25 m

Tiefgang: 3,4 m mittlerer T. bei Maximalverdrängung

Maschinenanlage:

3 Kessel 28 kg/cm², 380° C

2 Satz Getriebeturbinen, 49'500 WPS,
35 Knoten

561 t Heizöl = 2350 sm bei 19 kn

Bewaffnung:

4 12,7 cm SK/34

4 3,7 cm SK C/30

16 2 cm C/38

8 Torpedorohre 53,3 cm

50 Minen

Besatzung: 205

Anmerkung: Diese auf holländischen Werften nach holländischen Normen erbauten Torpedoboote sind praktisch als vollwertige Zerstörer anzusehen.

3 LEBENSLÄUFE:

Zerstörer

Z 1 (Leberecht Maass)

Namensherkunft:

Konteradmiral Maass war 2. Admiral der Aufklärungsstreitkräfte auf dem Kleinen Kreuzer «Cöln» während des Gefechts mit britischen Schlachtkreuzern vor Helgoland am 28. August 1914. Er ging mit «Cöln» unter.

Typ 34

Bauvergabe 7.7.34

Werft: Deutsche Werke, Kiel

Baunummer K 242

Kielliegung 10.10.34

Stapellauf 18.8.35

Indienststellung 14.1.37

Kommandanten:

K.Kpt. F. T. Schmidt 14.1.37-29.9.37

K.Kpt./F.Kpt. G. Wagner 5.10.37-4.4.39

K.Kpt. F. Bassenge 5.4.39-22.2.40 (gefallen)

Einsätze:

Bis Juni 1939 Führerboot des FdT September 1939 Polen bis Dezember 1939 Überholung Februar 1940 2. Flottille; Handelskrieg im Skagerrak

Schicksal:

Beim Unternehmen «Wikinger» am 22. Februar 1940 nordwestlich von Borkum irrtümlich durch He 111 I H und I M der Luftwaffe versenkt (wahrscheinlich auch Mi-

nentreffer durch unentdeckte britische Minen); 282 Tote.

Z 2 (Georg Thiele)

Namensherkunft:

Korvettenkapitän Thiele war Chef der 7. Torpedoboots-Halbflottille auf S 119 während einer Minenunternehmung in die Downs 1914, zusammen mit S 115, S 117 und S 118. Die vier Boote wurden am 17. Oktober von den britischen Leichten Kreuzern «Undaunted» und «Arethusa» sowie vier Zerstörern auf Position 52° 48'N 3° 49'W abgefangen und ausnahmslos versenkt. Thiele ging mit S 119 unter.

Typ 34

Bauvergabe 7.7.34

Bauwerft Deutsche Werke, Kiel

Baunummer K 243

Kielliegung 25.10.34

Stapellauf 18.8.35

Indienststellung 27.2.37

Kommandanten:

K.Kpt. H. Hartmann 27.2.37-7.8.38

K.Kpt. R. von Pufendorf 8.8.38-27.10.38

K.Kpt. M. E. Wolff 30.10.38-13.4.40

Einsätze:

September 1939 Polen

Januar-April 1940 Überholung und Reparaturen, 1. Flottille

Schicksal:

Am 13. 4. 1940 während der 2. Schlacht um Narvik im Rombaksfjord selbst versenkt.
27 Tote. Reste 1963 abgewrackt.

Z 3 (Max Schultz)

Namensherkunft:

Korvettenkapitän Schultz war Chef der 6. Torpedobootsflottille und fiel auf V 69 während eines Gefechts mit britischen Kreuzern vor der Maasmündung am 23. Januar 1917. V 69 wurde schwer beschädigt, konnte aber nach Ijmuiden einlaufen.

Typ 34

Bauvergabe 7.7.34

Bauwerft Deutsche Werke, Kiel

Baubeginn 2.1.35

Baunummer K 244 Stapellauf 30.11.35

Indienststellung 8.4.37

Kommandanten:

K.Kpt. M. Baltzer 8.4.37-24.10.38 K.Kpt. C.

Trampedach 25.10.38-22.2.40 (gefallen)

Einsätze:

August 1939 Kollision mit «Tiger» Bis Oktober 1939 in Reparatur Bis Januar 1940 1. Flottille; Flotteneinsätze und Handelskrieg

Schicksal: wie Z 1. 308 Tote.

Z 4 (Richard Beitzen)

Namensherkunft:

Kapitänleutnant Beitzen fiel als Chef der 14. Torpedobootsflottille auf G 87 bei dem Versuch, Überlebende von G 93 und G 94 zu retten, die am 30. März 1918 in der Nordsee auf Minen gelaufen waren. G 87 lief ebenfalls auf eine Mine und sank.

Typ 34

Bauvergabe 7.7.37

Bauwerft Deutsche Werke, Kiel Baunummer

K 245 Kiellegung 7.1.35 Stapellauf 30.11.35

Indienststellung 13.5.37

Kommandanten:

K.Kpt. H.-J. Gadow 13.5.37-15.5.38

K.Kpt. M. Schmidt 16.5.38-24.10.39

K.Kpt. H. von Davidson 1.11.39-30.1.43

K.Kpt. H. Dominik 31.1.43-1.44

Kptl. W. Lüdde-Neurath 4.44-6.44

K.Kpt. R. Gade 6.44-9.44

K.Kpt. H. Neuss 9.44-5.45

Einsätze:

September 1939 Polen

Mineneinsätze 12.39-2.40

«Wikinger» 2. 40

Frankreich 1940-41

Norwegen 1941

«Cerberus» 2.42

Norwegen 1942/43 («Regenbogen»)

Skagerrak 1943-45

1945 England; Zielschiff

Schicksal:

An C. W. Dorkin zum Abwracken verkauft; hierzu am 10. Januar 1949 in Gateshead eingetroffen, anschl. verschrottet.

Z 5 (Paul Jacobi)

Namensherkunft:

Im 1. Weltkrieg war Korvettenkapitän Jacobi Chef der 8. Torpedoboots-Halbflottille und fiel, als sein Boot, V 25, vor der Amrun-Bank nach einem Minentreffer am 12. Februar 1915 sank. Das Boot fuhr zu diesem Zeitpunkt Sicherung für die 2. Minensuch-Division. Mit Jacobi fanden 79 Mann von V 25 den Tod.

Typ 34 A

Bauvergabe 9.1.35

Bauwerft Deschimag, Bremen

Baunummer W 899 Kiellegung 15.7.35

Stapellauf 24. 3. 36 Indienststellung 29.6.37

Kommandanten:

K.Kpt. R. Peters 29.6.37-3.11.38 K.Kpt. H.

G. Zimmer 4.11.38-2.41

K.Kpt. H. Schlieper 1.4.41-9.7.44

K.Kpt. M. Bulter 10.7.44-9.5.45

Capitaine de Frégate Douguet 4.2.46

Capitaine de Frégate Béret 20.6.47

Capitaine de Frégate Delort-Laval 10.7.48

Einsätze:
Norwegen 1940
Westfrankreich 1940-41
«Cerberus» 2.42
Norwegen 1942-44
Ostsee 1944-45
England 1945
1946 an Frankreich übergeben

Schicksal:
2. 46 französische Marine, neuer Name
«Desaix».
Am 17. Februar 1954 von der französischen
Marine ausser Dienst gestellt und zur Ver-
schrottung freigegeben.

Z 6 (Theodor Riedel)

Namensherkunft:
Korvettenkapitän Riedel war Chef der 6. Tor-
pedoboots-Halbflottille und fiel am 31. Mai
1916 in der Skagerrakschlacht auf V 48.

Typ 34 A
Bauvergabe 9.1.35
Bauwerft Deschimag, Bremen
Baunummer W 900
Kiellegung 18.7.35
Stapellauf 22.4.36
Indienststellung 6.7.37

Kommandanten:
K.Kpt. M. Fechtner 6.7.37-30.10.38
K.Kpt. G. Böhmig 31.10.38-25.11.40
K.Kpt. W. Riede 9.4.41-19.9.43
K.Kpt. Freiherr v. Hausen 20.9.43-2.1.44
K.Kpt. R. Menge 4.1.44-9.6.44
K.Kpt. H. Biöse 10.6.44-21.5.45
Capitaine de Frégate Bourely 2.4.46
Capitaine de Frégate Poncet 8.9.47
Capitaine de Frégate Chateau 19.6.50
Capitaine de Frégate Schlumberger 27.9.51
Capitaine de Frégate Cassiarino 22.12.52

Einsätze:
Mineneinsätze 1939-40
Weserübung 1940
Frankreich 1940
Überholung, nicht einsatzbereit; Ostsee
1941-42

Norwegen 1942-43
Spitzbergen 1943
Skagerrak 1943-45

Schicksal:
als französischer Zerstörer «Kléber» am 3.
April 1957 ausgesondert, anschl. verschrottet.

Z 7 (Hermann Schoemann)

Namensherkunft:
Kapitänleutnant Schoemann war Chef der
Torpedobootsflottille Flandern. Er fiel am
1. Mai 1915, als sein Boot A 2 durch den britis-
chen Zerstörer «Laforey» vernichtet wur-
de, nachdem es einen Trawler der Dover-Pat-
rouille versenkt hatte.

Typ 34 A
Bauvergabe 9.1.35
Bauwerft Deschimag, Bremen
Baunummer W 901
Kiellegung 7.9.35
Stapellauf 16.7.36
Indienststellung 15.9.37

Kommandanten:
K.Kpt. E. Schulte-Mönting 9.9.37-25.10.38
K.Kpt. Th. Detmers 26.10.38-15.7.40
K.Kpt. H. Wittig 20.10.40-2.5.42

Einsätze:
Minen- und Handelskriegseinsätze 1939-40
Flottenoperationen 1940
Nordmeer 1941
«Cerberus» 1942
Norwegen 1942

Schicksal:
Am 2. Mai 1942 nach Gefecht mit britischem
Kreuzer «Edinburgh» und Zerstörern in der
Barents-See nach schweren Beschädigun-
gen auf 72° 20'N 35° 05'O selbst versenkt.
8 Tote.

Z 8 (Bruno Heinemann)

Namensherkunft:
Kapitänleutnant Heinemann war 1. Offizier
des Linienschiffs «König». Er kam während
der Meuterei in der kaiserlichen Marine am
5. November 1918 ums Leben.

Typ 34 A
Bauvergabe 9.1.35
Bauwerft Deschimag, Bremen
Baunummer W 902
Kiellegung 14.1.36
Stapellauf 15.9.36
Indienststellung 8.1.38

Kommandanten:
F.Kpt. Berger 8.1.38-3.12.39
K.Kpt. Langheld 4.12.39-14.5.40
K.Kpt. Alberts 15.5.40-25.1.42

Einsätze:
Polen 1939
Minen- und Handelskrieg 1939-40
Weserübung 1940
Frankreich 1941

Schicksal:
Während der Verlegungsfahrt nach Brest zum Einsatz bei der Operation «Cerberus» am 25. Januar 1942 vor der Osteinfahrt des Englischen Kanals nach Minentreffer gesunken. 93 Tote.

Z 9 (Wolfgang Zenker)

Namensherkunft:
Leutnant zur See Zenker war einer der Offiziere, die während der Meuterei auf S.M.S. «König» am 5. November 1918 getötet wurden.

Typ 34 A
Bauvergabe 4.8.34
Bauwerft Germaniawerft Kiel
Baunummer G 535
Kiellegung 22.3.35
Stapellauf 27.3.36
Indienststellung 2.7.38

Kommandanten:
K.Kpt. G. Pönitz 2.7.38-13.4.40

Einsätze:
Polen 1939
Handels- und Minenkrieg 1939-40
Norwegen 1940

Schicksal:
Am 13. April während der 2. Schlacht um Narvik im Rombaksfjord versenkt. Das Schiff war unbeschädigt, hatte aber keine Munition und kein Heizöl mehr. Reste später abgewrackt.

Z 10 (Hans Lody)

Namensherkunft:
Oberleutnant zur See Lody, ein Reserveoffizier, der wegen schlechten Sehvermögens kein seegehendes Kommando bekommen konnte, wurde 1914 von den Briten in Irland verhaftet und der Spionage für Deutschland bezichtigt. Er wurde am 6. November 1914 im Tower von London erschossen.

Typ 34 A
Bauvergabe 4.8.34
Bauwerft Germaniawerft, Kiel Baunummer G 536
Kiellegung 1.4.35
Stapellauf 14.5.36
Indienststellung 17.9.38

Kommandanten:
K.Kpt. von Puttkamer 13.9.38-22.8.39
K.Kpt. Freiherr v. Wangenheim
23.8.39-31.10.40
K.Kpt. Pfeiffer 1.11.40-10.8.42
K.Kpt. Zenker 11.8.42-10.3.43
F.Kpt./Kpt. z. S. H. Marks 4.43-11.43
K.Kpt./F.Kpt. K. Haun 15.11.43-5.45

Einsätze:
1939-40 Handels- und Minenkrieg 1940
Norwegen
1940 Westfrankreich
1942 «Cerberus» 1941-44 Norwegen 1945
Ostsee

Schicksal:
1945 an England (Kenn-Nummer R 38, dann H 40); an BISCO verkauft; am 17. Juli 1949 bei T. Young in Sunderland zum Abwracken ein getroffen.

Z 11 (Bernd von Arnim)

Namensherkunft:
Kapitänleutnant von Arnim war Kommandant des Torpedoboots G 42 der 3. Torpedoboots-Halbflottille, die in Flandern stationiert war. Während eines Vorstosses in die Strasse von Dover zur Beschiessung von Calais und Dover wurden die sechs Boote der Flottille

von den britischen Zerstörern «Broke» und «Swift» abgefangen. G 42 wurde von «Broke» gerammt und ging mit schweren Verlusten, darunter von Arnim, unter. Auch G 85 sank bei diesem Unternehmen am 21. April 1917.

Typ 34 A

Bauftrag 4.8.34

Bauwerft Germaniawerft, Kiel Baunummer G 537 Kiellegung 26.4.35 Stapellauf 8.7.36 Indienststellung 6.12.38

Kommandanten:

K.Kpt. Rechel 6.12.38-13.4.40

Einsätze:

1939 Polen

1939-40 Mineneinsätze in der Nordsee 1940 Norwegen

Schicksal:

Am 13. April 1940 nach der 2. Schlacht von Narvik im Rombakfjord versenkt. 1 Toter. Reste 1962 abgebrochen.

Z 12 (Erich Giese)

Namensherkunft:

Kapitänleutnant Giese fiel als Kommandant des Torpedoboots S 20, als sein Boot im Gefecht mit dem britischen Kreuzer «Centaur» vom Harwich-Verband am 5. Juni 1917 im Englischen Kanal versenkt wurde.

Typ 34 A

Bauvergabe 4.8.34

Bauwerft Germaniawerft, Kiel

Baunummer G 538

Kiellegung 3.5.35

Stapellauf 12.3.37

Indienststellung 4.3.39

Kommandant:

K.Kpt. K. Smidt 4.3.39-13.4.40

Einsätze:

1939-40 Handels- und Minenkrieg 1940 Norwegen

Schicksal:

Im Gefecht mit britischen Seestreitkräften vor dem Hafen von Narvik während der 2. Schlacht um Narvik am 13. April 1940 gesunken. 83 Tote.

Z 13 (Erich Koellner)

Namensherkunft:

Kapitänleutnant Koellner war im 1. Weltkrieg Chef der 8. Minensuch-Halbflottille.

Während eines Einsatzes am 20. April 1918 lief M 85 nördlich Terschelling auf eine Mine; bei dem Versuch, die Besatzung zu retten, lief auch Koellners M 64 auf eine Mine und sank. Koellner ging mit seinem Schiff unter.

Typ 34 A

Bauvergabe 10.11.34

Bauwerft Germaniawerft, Kiel Baunummer G 539

Kiellegung 12.10.35

Stapellauf 18.3.37

Indienststellung 28.8.39

Kommandant:

K.Kpt. Schulze-Hinrichs 28.8.39-13.4.40

Einsätze: wie Z 12

Schicksal:

Am 13. April 1940 vor Djupvik von britischen Seestreitkräften versenkt. Das Schiff war zu diesem Zeitpunkt schon schwer beschädigt und diente als schwimmende Batterie. 31 Tote. 1963 gehoben und abgewrackt.

Z 14 (Friedrich Ihn)

Namensherkunft:

Kapitänleutnant Ihn war Kommandant des Torpedoboots S 35 von der 9. Flottille. Er fiel, als sein Boot während der Skagerrakschlacht am 31. Mai 1916 versenkt wurde.

Typ 34 A

Bauvergabe 19.1.35

Bauwerft Blohm & Voss, Hamburg

Baunummer B 503

Kiellegung 30.5.35

Stapellauf 5.11.36

Indienststellung 6.4.38

Kommandanten:

K.Kpt. C. Trampedach 9.4.38-25.10.38

F.Kpt. E. Bey 26.10.38-3.4.39

K.Kpt. von Pufendorf 9.4.39-10.39 K.Kpt. G.

Wachsmuth 10.39-10.11.42

K.Kpt. G. Fromme 11.11.42- 31.1.44
K.Kpt. C.-A. Richter-Oldekop 1.44-
10.5.45

Einsätze:
1939 Polen
1939-40 Handels- und Minenkrieg in der
Nordsee
1941 Westfrankreich
1942-44 Norwegen
1942 «Cerberus»
1944-45 Skagerrak

Schicksal:
Bei Kriegsende der UdSSR zugeteilt, neuer
Name «Pospesnyi». In den 60er Jahren aus-
gesondert und verschrottet.

Z 15 (Erich Steinbrinck)

Namensherkunft:
Kapitänleutnant Steinbrinck war Komman-
dant des Torpedobootes V 29 der 9. Flottille.
In der Skagerraktschlacht am 31. Mai 1916
wurde das Boot vom britischen Zerstörer «Pe-
tard» torpediert und versenkt, wobei 43 Mann,
darunter der Kommandant, fielen.

Typ 34 A
Bauvergabe 19.1.35
Bauwerft Blohm & Voss, Hamburg Baunum-
mer B 504
Kielliegung 30.5.35
Stapellauf 24.9.36
Indienststellung 8.6.38

Kommandanten:
K.Kpt. R. Johannesson 8.6.38-19.1.42 K.Kpt.
Freiherr Freytag von Loringhoven 20.1.42-
29.12.42
K.Kpt. O. Teichmann 28.12.42-30.11.44
K.Kpt. W. Röver 15.11.44-23.9.45

Einsätze:
Polen 1939
Mineneinsätze in der Nordsee 1940
Norwegen 1940
Westfrankreich 1940-41
1942 Reparaturen, Überholung, Ausbildung
1943-44 Norwegen, Nordmeer 1944 Skager-
rak

1944-45 Überholung
1946 UdSSR

Schicksal:
1946 an die UdSSR übergeben; neuer Name
«Pylkij». In den 60er Jahren ausgesondert
und abgewrackt.

Z 16 (Friedrich Eckholdt)

Namensherkunft:
Kapitänleutnant Eckholdt fiel als Komman-
dant des Torpedoboots V 48, als sein Boot in
der Skagerraktschlacht am 31.
Mai 1916 unterging.

Typ 34 A
Bauvergabe 19.1.35
Bauwerft Blohm & Voss, Hamburg
Baunummer B 505
Kielliegung 4.11.35
Stapellauf 21.3.37
Indienststellung 2.8.38

Kommandanten:
K.Kpt. Schemmel 2.8.38-20.7.42
K.Kpt. R. Menge (m.d.V.b.) 9.41-10.41
K.Kpt. L. Gerstung 19.8.42-23.12.42 (†)
Kpt. Bachmann (m.d.V.b.)
23.12.42-31.12.42 (gefallen)

Einsätze:
Polen 1939
Nordsee 1939-40
Norwegen 1940
Westfrankreich 1940-41
Norwegen 1941-42

Schicksal:
Während des Gefechts in der Barents-See am
31. Dezember 1942 vom britischen Kreuzer
«Sheffield» durch Geschützfeuer versenkt.
348 Tote, keine Überlebenden.

Z 17 (Diether von Roeder)

Namensherkunft:
Kapitänleutnant Freiherr von Roeder war
Chef der 13 Torpedoboots-Halbflottille. Er
fiel zusammen mit 76 Mann, als sein Boot, S
66, am 11. Juli 1918 auf 57° 47'N 4° 52'O auf
eine Mine lief und sank, als es versuchte, die

Überlebenden von S 62, das zuvor auf eine Mine gelaufen war, zu retten.

Typ 36

Bauvergabe 6.1.36
Bauwerft Deschimag, Bremen
Baunummer W 919
Kiellegung 9.9.36
Stapellauf 19.8.37
Indienststellung 29.8.38

Kommandant:

K.Kpt. E. Holtorf 29.8.38-13.5.40

Einsätze:

1940 5. Division, dann 3. Flottille; Handels- und Minenkrieg in der Nordsee
Operation «Weserübung» 1940

Schicksal:

Am 13. April nach der 2. Schlacht von Narvik versenkt. Das Schiff war bereits am 10. irreparabel beschädigt worden. 16 Tote.

Z 18 (Hans Lüdemann)

Namensherkunft:

Hans Lüdemann, ein junger Ingenieursoffizier, zeichnete sich vor dem 1. Weltkrieg am 14. Mai 1913 bei einem Unfall im Maschinenraum des Torpedoboots S 148 durch besondere Tapferkeit aus. Durch sein Eingreifen kam der grösste Teil des Maschinenpersonals mit dem Leben davon. Lüdemann wurde zwar noch gerettet, erlag aber seinen schweren Verletzungen.

Typ 36

Bauvergabe 6.1.36
Bauwerft Deschimag, Bremen
Baunummer W 920
Kiellegung 9.9.36
Stapellauf 12.12.37
Indienststellung 8.10.38

Kommandanten:

K.Kpt. H. Friedrichs 8.10.38-13.4.40

Einsätze:

Handels- und Minenkrieg in der Nordsee
1939-40
Norwegen 1940

Schicksal: wie Z 11. 2 Tote.

Z 19 (Hermann Künne)

Namensherkunft:

Torpedomatrose Künne gehörte zur Besatzung des Torpedoboots S 53. Während des berühmten englischen Angriffs auf Zeebrügge am 23. April 1918 lag das Boot an der Mole im Hafen von Zeebrügge. Künne und ein britischer Offizier brachten sich im Nahkampf gegenseitig um.

Typ 36

Bauvergabe 6.1.36
Bauwerft Deschimag, Bremen
Baunummer W 921
Kiellegung 5.10.36
Stapellauf 22.12.37
Indienststellung 12.1.39

Kommandanten:

K.Kpt. F. Kothe 12.1.39-13.4.40

Einsätze:

Wie Z 18

Schicksal:

Während der 2. Schlacht von Narvik am 13. 4.1940 im Herangsfjord auf den Strand gesetzt und von der eigenen Besatzung zerstört. Ab 1941 abgebrochen.

Z 20 (Karl Galster)

Namensherkunft:

Kapitänleutnant Galster war Kommandant des Torpedoboots S 22, als das Boot auf 53° 46'N 5° 34'0 etwa 35 Seemeilen westlich Borkumriff Feuerschiff auf eine Mine lief und sank. Galster und 75 Mann der Besatzung gingen mit dem Boot unter.

Typ 36

Bauvergabe 6.1.36
Bauwerft Deschimag, Bremen
Baunummer W 922
Kiellegung 14.9.37
Stapellauf 15.6.38
Indienststellung 21.3.39

Kommandanten:

K.Kpt. Freiherr v. Mauchenheim gen. von Bechtolsheim 21.3.39-3.8.42

K.Kpt. F. Harmsen 4.8.42-5.1.45 F.Kpt.

K. Schmidt 5.1.45-10.5.45

Einsätze:

Handels- und Minenkrieg in der Nordsee
1939-40
Westfrankreich 1940-41

Norwegen 1941-44 Skagerrak 1944-45 Ostsee 1945

Schicksal:

1946 der UdSSR zugeteilt und in «Procnyi» umbenannt; Mitte der 60er Jahre ausgedondert und verschrottet.

Z 21 (Wilhelm Heidkamp)

Namensherkunft:

Obermaat Heidkamp diente im 1. Weltkrieg auf dem Schlachtkreuzer «Seydlitz» und nahm an dem Gefecht mit Admiral Beattys Schlachtkreuzern auf der Doggerbank teil. Als einer der 28 cm-Türme des Schlachtkreuzers getroffen wurde, rettete Heidkamp das Schiff durch schnelles Fluten der Munitionskammer, wobei er sich die Hände verbrannte und eine Gasvergiftung erlitt. Für seine Tapferkeit wurde er befördert.

Typ 36

Bauvergabe 6.1.36

Bauwerft Deschimag, Bremen

Baunummer W 923

Kiellegung 15.12.37

Stapellauf 20.8.38

Indienststellung 10.6.39

Kommandant:

K.Kpt. Erdmenger 10.6.39-11.4.40

Einsätze:

Minen und Handelskrieg in der Nordsee 1939

Norwegen 1940, Führerboot des FdZ

Schicksal:

Am 11. April 1940 im Hafen von Narvik vor Anker liegend vom britischen Zerstörer «Hardy» torpediert und versenkt. 83 Tote.

Z 22 (Anton Schmitt)

Namensherkunft:

Bootsmaat Schmitt war Geschützführer des 4. Geschützes auf dem Kleinen Kreuzer «Frauenlob», als das Schiff in der Nacht vom 31. Mai auf den 1. Juni während der Skagerrakschlacht versenkt wurde. Seine Geschützbedienung schoss noch, während der Kreuzer sank, als sie schon bis zu den Hüften im Wasser stand.

Typ 36

Bauvergabe 6.1.36

Bauwerft Deschimag, Bremen

Baunummer W 924

Kiellegung 3.1.38

Stapellauf 20.9.38

Indienststellung 24.9.39

Kommandant:

K.Kpt. Böhme 24.9.39-11.4.40

Einsätze:

Wie Z 18

Schicksal:

Am 10. April 1940 im Hafen von Narvik vor Anker liegend von zwei Torpedos getroffen und auseinandergebrochen. 52 Tote.

Z 23

Typ 36 A

Bauvergabe 23.4.38

Bauwerft Deschimag, Bremen Baunummer W 957

Kiellegung 15.11.38

Stapellauf 15.12.39

Indienststellung 14.9.40

Kommandanten:

K.Kpt. Böhme 14.9.40-12.5.42

K.Kpt. Wittig 13.5.42-11.3.44

K.Kpt. von Mantey 12.3.44-21.8.44

Einsätze:

Ostsee und Norwegen 1940-41 Westfrankreich 1941

Norwegen und Eismeer 1941-42 Westfrankreich 1943-44

Schicksal:

Am 12. August 1944 bei Luftangriff auf La Pallice beschädigt; am 21. August ausser Dienst gestellt und am folgenden Tag der Marinewerft La Pallice übergeben. Nach dem Krieg verschrottet.

Z 24

Typ 36 A

Bauvergabe 23.4.38

Bauwerft Deschimag, Bremen

Baunummer W 958

Kiellegung 2.1.39

Stapellauf 7.3.40

Indienststellung 23.10.40

Kommandanten:
K.Kpt. Saltzwedel 23.10.40-9.10.43
K.Kpt. Birnbacher 12.43-25.8.44
Einsätze:
wie Z 23
Schicksal:
Am 25. August 1944 durch Luftangriff der
RAF auf Le Verdon Reede gesunken. 1946
gehoben und verschrottet.

Z 25

Typ 36 A
Bauvergabe 23.4.38
Bauwerft Deschimag, Bremen
Baunummer W 959
Kielliegung 15.2.39
Stapellauf 16.3.40
Indienststellung 30.11.40
Kommandanten:
K.Kpt. Gerlach 30.11.40-7.41
K.Kpt. Peters 24.9.41-20.8.43
K.Kpt. Birnbacher 21.8.43-30.11.43
K.Kpt. Gohrbandt 1.12.43-12.5.45
Capitaine de Corvette Vigneau 4.2.46
Capitaine de Frégate Aman 11.5.46
Capitaine de Frégate Caroff 1950-51
Capitaine de Frégate Chapuis 2.52
Capitaine de Frégate Lehle 1953-54
Capitaine de Frégate Bordemes 11.7.55
Capitaine de Frégate Claeysen 10.7.57

Einsätze:
Ostsee und Norwegen 1941
Eismeer 1942
Norwegen 1943
Ostsee 1944-45
Schicksal:
1946 an Frankreich, umbenannt in «Hoche».
1958 zum Abwracken verkauft.

Z 26

Typ 36 A
Bauvergabe 23.4.38
Bauwerft Deschimag, Bremen
Baunummer W 960
Kielliegung 1.4.39
Stapellauf 2.4.40
Indienststellung 11.1.41

Kommandant:
K.Kpt. von Berger 11.1.41-29.3.42
Einsätze:
Heimat und Nordmeer 1941-42
Schicksal:
Im Gefecht mit H.M.S «Trinidad» und
«Eclipse» am 29. März 1942 in der Ba-
rents-See gesunken. 243 Tote.

Z27

Typ 36 A
Bauvergabe 23.4.38
Bauwerft Deschimag, Bremen
Baunummer W 961
Kielliegung 27.12.39
Stapellauf 1.8.40
Indienststellung 26.2.41

Kommandanten:
K.Kpt. Smidt 26.2.41-31.8.42
K.Kpt. Schultz 1.9.42-28.12.43

Einsätze:
Ostsee 1941
Eismeer und Norwegen 1941-42
Ostsee 1943
Westfrankreich 1943-44

Schicksal:
Am 28. Dezember 1943 in der Biskaya im
Gefecht mit H.M.S. «Glasgow» und
«Enterprise» gesunken. 220 Tote.

Z 28

Typ 36 A
Bauvergabe 23.4.38
Bauwerft Deschimag, Bremen
Baunummer W 962
Kielliegung 30.11.39
Stapellauf 20.8.40
Indienststellung 9.8.41

Kommandanten:
K.Kpt. Erdmenger 9.8.41-11.2.43
K.Kpt. Reinicke 15.2.43-17.3.43
K.Kpt. Zenker 3. 43-31.10.44
K.Kpt. Lampe 12. 44-6.3.45

Einsätze:
Norwegen 1942-43
Ostsee 1944-45

Schicksal:
Am 6. März 1945 nach Luftangriff auf

Sassnitz Reede gesunken. 150 Tote. Wrack später abgebrochen.

Z 29

Typ 36 A
Bauvergabe 23.4.38
Bauwerft Deschimag, Bremen
Baunummer W 963
Kiellegung 21.3.40
Stapellauf 15.10.40
Indienststellung 25.6.41

Kommandanten:
K.Kpt. Rechel 25.6.41-31.3.43
K.Kpt. von Mutius 1.4.43-8.5.45

Einsätze:
Norwegen 1941-42
«Cerberus» 1942
Norwegen 1942-44

Schicksal:
Von den Alliierten mit Gasmunition beladen und am 16. Dezember 1946 im Skagerrak versenkt.

Z 30

Typ 36 A
Bauvergabe 23.4.38
Bauwerft Deschimag, Bremen
Baunummer W 964
Kiellegung 15.4.40
Stapellauf 8.12.40
Indienststellung 15.11.41

Kommandanten:
K.Kpt. Kaiser 15.11.41-10.3.43
K.Kpt. Lampe 3.43-12.44
K.Kpt. D. Hofmann 12.44-4.45
K.Kpt. H. Erdmann 4.45-5.45

Einsätze:
Norwegen 1942-44
Skagerrak 1944
Ostsee 1944-45

Schicksal:
1946 an England. 1948 verkauft; im September 1948 bei Arnott Young & Co in Dalmuir eingetroffen und verschrottet.

Z 31

Typ 36 A (Mob)
Bauvergabe 19.9.39
Bauwerft Deschimag, Bremen

Baunummer W 1001
Kiellegung 1.9.40
Stapellauf 15.5.41
Indienststellung 11.4.42

Kommandanten:
K.Kpt. Alberts 11.4.42-12.43
K.Kpt. Paul 12.43-8.5.45
Capitaine de Vaisseau Bosvieux 4.2.46-24.7.47
Capitaine de Vaisseau Antoine 24.7.47
Capitaine de Corvette Guillauton

Einsätze:
Ostsee 1942
Norwegen 1943-45

Schicksal:
1945 an England. An Frankreich übergeben und in «Marceau» umbenannt. 1958 zum Abbruch verkauft.

Z 32

Typ 36 A (Mob)
Bauvergabe 19.9.39
Bauwerft Deschimag, Bremen
Baunummer W 1002
Kiellegung 1.11.40
Stapellauf 15.8.41
Indienststellung 15.9.42

Kommandant:
K.Kpt. von Berger 15.9.42-9.6.44

Einsätze:
Ostsee 1942
Westfrankreich 1943-44

Schicksal:
Im Gefecht mit kanadischen Zerstörern «Haida» und «Huron» am 9. Juni 1944 bei der Ile de Batz auf den Strand getrieben; Wrack durch Luftangriffe vernichtet. 26 Tote.

Z 33

Typ 36 A (Mob)
Bauvergabe 19.9.39
Bauwerft Deschimag, Bremen
Baunummer W 1003
Kiellegung 22.12.40
Stapellauf 15.9.41
Indienststellung 6.2.43

Kommandanten:
K.Kpt. Holtorf 6.2.43-6.44

F.Kpt. Menge 6.44-3.45

Kptl. Peter-Pirckham 19.3.45-8.5.45

Einsätze:

Ostsee 1943

Norwegen 1943-45

Ostsee 1945

Schicksal:

An UdSSR übergeben, umbenannt in «Pro-vornyj». Anfang der 60er Jahre ausgesondert und verschrottet.

Z 34

Typ 36 A (Mob)

Bauvergabe 19.9.39

Bauwerft Deschimag, Bremen

Baunummer W 1004

Kiellegung 14.1.41

Stapellauf 5.5.42

Indienststellung 5.6.43

Kommandant:

K.Kpt. Hetz 5.6.43-8.5.45

Einsätze:

Norwegen 1943-45

Ostsee 1945

Schicksal:

1946 an USA. Mit Gasmunition beladen und am 26. März 1946 im Skagerrak versenkt.

Z 35

Typ 36 B

Bauvergabe 17.2.41

Bauwerft Deschimag, Bremen

Baunummer W 1005

Kiellegung 6.6.41

Stapellauf 2.10.42

Indienststellung 22.9.43

Kommandant:

K.Kpt. Bätge 22.9.43-12.12.44 (gefallen)

Einsätze:

Ostsee 1943-44

Schicksal:

Am 12. Dezember 1944 auf eigenem Minenfeld im Finnischen Meerbusen gesunken. Nur wenige Überlebende.

Z 36

Typ 36 B

Bauvergabe 17.2.41

Bauwerft Deschimag, Bremen Baunummer W 1006 Kiellegung 15.9.41 Stapellauf 15.5.43 Indienststellung 19.2.44

Kommandant:

K.Kpt. Freiherr von Hausen 19.2.44-12.12.44 (gefallen)

Einsätze und Schicksal: wie Z 35.

Keine Überlebenden.

Z 37

Typ 36 A (Mob)

Bauvergabe 19.9.39

Bauwerft Germaniawerft, Kiel

Baunummer G 627

Kiellegung 1940

Stapellauf 24.2.41

Indienststellung 16.7.42

Kommandanten:

K.Kpt. Langheld 16.7.42-25.2.44

F.Kpt. Hepe 7.44-8.44

Einsätze:

Ostsee 1942-43

Westfrankreich 1943-44

Schicksal:

Bei Kollision mit Z 32 am 30. Januar 1944 beschädigt. Reparaturarbeiten nicht mehr abgeschlossen, Schiff abgerüstet und ausser Dienst gestellt. Am 24. August 1944 im Trockendock bei der Werft Forges et Chantiers de la Gironde in Bordeaux in Brand gesteckt und zurückgelassen. 1949 verschrottet.

Z 38

Typ 36 A (Mob)

Bauvergabe 19.9.39

Bauwerft Germaniawerft, Kiel

Baunummer G 628

Kiellegung 1940

Stapellauf 5.8.41

Indienststellung 20.3.43

Kommandanten:

K.Kpt. Brutzer 20.3.43-17.9.44

K.Kpt. Freiherr von Lyncker 18.9.44-8.5.45

Lt. Butler 3.3.47-13.10.47

Lt. Cdr. Hennessy 14.10.47

Einsätze:
Ostsee 1943
Norwegen 1943-45
Ostsee 1945

Schicksal:
1946 an England, umbenannt in «Nonsuch».
Am 8. November 1949 an Arnott Young Ltd
zum Abwracken verkauft;
im Mai 1950 hierzu in Dalmuir eingetroffen.

Z 39

Typ 36 A (Mob)
Bauvergabe 19.9.39
Bauwerft Germaniawerft, Kiel
Baunummer G 629
Kielliegung 1940
Stapellauf 2.12.1941
Indienststellung 21.8.43

Kommandanten:
K.Kpt. Loerke 21.8.43-8.5.45
Lt.Cdr. Forsberg 6.7.45-11.7.45
Cdr. Dawes USN 17.7.45

Einsätze:
Skagerrak 1943
Ostsee 1944-45

Schicksal:
1946 an USA übergeben, umbenannt in DD
939. Am 10. November 1947 an Frankreich
übergeben und in «Leopard» umbenannt, da-
nach Q 128. Nicht in Dienst gestellt; zur Er-
satzteilgewinnung ausgeschlachtet. 1958
zum Abbruch verkauft, 1964 verschrottet.

Z 43

Typ 36 B (Mob)
Bauvergabe 17.2.41
Bauwerft Deschimag, Bremen
Baunummer W 1029
Kielliegung 1.5.42
Stapellauf September 1943
Indienststellung 24.3.44

Kommandanten:
Kpt. z. S. Wenniger 24.3.44-30.3.45
F.Kpt. Lampe 5.4.45-3.5.45

Einsätze:
Ostsee 1944-45

Schicksal:
Nach Schäden durch Minen- und Bombentref-
fer am 3. Mai 1945 in der Geltinger Bucht
selbst versenkt. 1953 abgewrackt.

Z 44 und **Z 45** des Typs 36 B (Mob) wurden
unter den Baunummern 1030 und 1031 am 17.
2.41 von der Deschimag, Bremen geordert,
1942/43 begonnen und 1944 noch vom Stapel
gelassen. Durch die Kriegslage kam der Bau
jedoch nicht mehr voran. Z 44 wurde kurz von
Indienststellung am 29.7.44 Opfer eines Luft-
angriffs. Beide Boote wurden nach Kriegsende
bei der Werft verschrottet.

Z 46 und **Z 47** des Typs 36 C wurden am 8.10.
41 als Baunummern 1071 und 1072 bei der
Deschimag in Auftrag gegeben und auch noch
begonnen, liefen aber nicht mehr vom Stapel,
wurden auf den Heiligen mehrfach von Bom-
ben getroffen und nach dem Krieg abgebro-
chen.

Z 51 des Typs 42 erging es wie Z 46/47.
(Baunummer 1109).

Z 52-56 des Typs 42 B wurden ebenfalls noch
bei der Deschimag begonnen (Baunummern
1110-1114). Der Bau wurde am 6.7.44 annul-
liert und das vorhandene Material anderweitig
verwertet.

ZH 1

Typ Niederländ. Torpedobootjäger «Isaac
Sweers» (amtl. niederl. Entwurf auf älterem
Yarrow-Plan)

Bauwerft Rotterdamsche Droogdok Mij.,
Rotterdam

Fertigbau bei Blohm & Voss, Hamburg

Baunummer 208

Kielliegung 1938

Stapellauf 9.5.1940 als «Gerard Callen-
burgh»

15.5.40 beim deutschen Einmarsch selbst ver-
senkt. Anshi, unter dt. Regie gehoben (unter
holl. Flagge nie in Dienst).

Indienststellung 5.10.1942 als deutsch ZH 1
Kommandant:

K.Kpt. Barckow 5.10.1942-9.6.1944

Einsätze:
Westfrankreich 1943-44

Schicksal:
9.6.1944 20 sm nordwestl. Ile de Batz nach
Gefecht mit britischen Zerstörern «Tartar»
und «Ashanti» gesunken. 33 Tote
(vgl. Z 32).

ZG 3 (Hermes)

Typ ähnl. britische «H»-Klasse
Bauwerft Yarrow & Co, Glasgow Kielle-
gung 1937
Stapellauf 3.3.38
Indienststellung 15.2.1939 als griechischer
Zerstörer «Vasilefs Georgios I»
20.4.41 in Salamis im Schwimmdock der
Staatswerft Skaramanga bei Luftangriff ver-
senkt; nach deutscher Besetzung Griechen-
lands gehoben, repariert; erneute Indienststel-
lung für die deutsche Kriegsmarine als ZG 3
am 21.3.42

Kommandanten (nur deutsche):
Kpt. z. S.R. Johannesson 21.3.42-4.43
F. Kpt. Rechel 4. 43-5. 43

Einsätze:
1942-43 Mittelmeer und Ägäis

Schicksal:
30.4. bei Luftangriff sw. Trapani schwer
beschädigt, Maschine unklar. 23 Tote. Ein-
geschleppt nach Tunis, nicht mehr repariert.
Bei Räumung Tunesiens am 7.5.43 selbst
versenkt.

Zu weiteren Beutezerstörern und -torpe-
dobooten vgl. S. 309.

Torpedoboote

Albatros

Typ 23 . .
Bauwerft Reichsmarinewerft Wilhelmshaven
Stapellauf 15.7.26
Indienststellung 15.5.27

Kommandanten: (Es sind nur die Kommandanten der letzten Indienhaltungsperiode erfasst)

Kptl. H. M. Schultz 11.38-11.39
Kptl. Strelow 12.39-4.40

Einsätze:

1939 Skagerrak und heimische Gewässer
1939-40 Werftüberholung bei Germaniawerft, Kiel 1940 «Weserübung»

Schicksal:

10.4.40 im Oslo fjord durch Navigationsfehler auf Grund gelaufen; Bergungsversuche erfolglos, abgewrackt.

Falke

Typ 23
Bauwerft Reichsmarinewerft Wilhelmshaven
Stapellauf 29.9.26
Indienststellung 1.8.27

Kommandanten:

Kptl. Hessler 3.39-3.40
Kptl. Hansen-Nootbar 3.40-12.41
Kptl. H. Hoffmann 12.41-10.42
Kptl. Loerke 10.42-3.43
Kptl. Buch 3. 43-9. 43
Kptl. G. Krüger 9.43-6.44

Einsätze:

1939-40 Heimische Gewässer und Skagerrak
1940 Frankreich
1941 Norwegen, anschl. Überholung in Rotterdam
2. Hälfte 1941 Ostsee und Skagerrak
1942 Niederlande und Frankreich, anschl. Überholung in Wilhelmshaven
1942-44 Frankreich

Schicksal:

Bei Luftangriff auf Le Havre am 14.6.44 gesunken. 26 Tote.

Greif

Typ23
Bauwerft Reichsmarinewerft Wilhelmshaven
Stapellauf 15.7.26
Indienststellung 15.3.27

Kommandanten:

Kptl. Verlohr 11.38-11.39
Kptl. Freiherr von Lyncker 11.39-10.40
Kptl. H. Hoffmann 10.40-12.41
Olt. z. S. Schramm 12.41-1.42
Olt. z. S. Kolbe 1. 42-8.42
Kptl. R. Fuchs 10. 42-7. 43
Kptl. Lüdde-Neurath 9.43-10.43
Kptl. R. Fuchs 10.43-3.44
Kptl. Freiherr von Luttitz 3.44-5.44

Einsätze:

1939-40 heimische Gewässer und Skagerrak
1940-41 Westfrankreich

1941 Skagerrak und heimische Gewässer
1942 Werftüberholung
1943 Norwegen 1943-44 Frankreich

Schicksal:

Am 23.5.44 durch Luftangriff nordöstlich
Port-en-Bessin in der Seinebucht versenkt.

Kondor

Typ ²³

Bauwerft Reichsmarinewerft Wilhelmshaven
Stapellauf 22.9.26 Indienststellung 15.7.28

Kommandanten:

Kptl. Wilke 4.39-10.40
Kptl. Freiherr von Lyncker 10.40-6.41
Kptl. Burckhardt 6.41-7.42
Olt. z. S. Holzapfel 4.42-5.42
Kptl. Peter-Pirkham 9.42-12.43
Olt. z. S. P. Herrmann 12.43-4.44
Olt. z. S. Rönnau 4.44-6.44

Einsätze:

1939-40 Nordsee
1940-41 Westfrankreich, danach Werftüber-
holung in Rotterdam und weiterer Einsatz in
heimischen Gewässern
1942 Holland und Frankreich, anschl. Werft-
überholung und Ausbildungsfahrten in der
Ostsee
Ende 1942-44 Westfrankreich

Schicksal:

Am 23. Mai 1944 durch Minentreffer beschä-
digt; danach zur Ersatzteilergewinnung ausge-
schlachtet und am 28.6.44 ausser Dienst ge-
stellt. Am 31.7.

44 bei Luftangriff im Dock umgefallen;
weiteres Schicksal unklar.

Möwe

Typ 23

Bauwerft Reichsmarinewerft Wilhelmshaven
Stapellauf 24.3.26 Indienststellung 1.10.26

Kommandanten:

Kptl. Edler von Rennenkampf 11.38-2.40
Kptl. Neuss 3.40-4.40
Kptl. P. Koch 4.42-6.42

Kptl. Loerke 6.42-9.42
Kptl. Lüdde-Neurath 12.42-1.43
Kptl. H. Bastian 1.43-6.44

Einsätze:

1939-40 Nordsee und Skagerrak
1940-41 Reparatur nach Torpedotreffer
in Wilhelmshaven
1941-43 nicht einsatzklar in der Ostsee
1943 Norwegen
1943-44 Frankreich

Schicksal:

wie Falke. 12 Tote.

Seedler

Typ 23

Bauwerft Reichsmarinewerft Wilhelmshaven
Stapellauf 15.7.26
Indienststellung 1.5.27

Kommandanten:

Kptl. Hartenstein 11.38-10.39
Kptl. Kohlauf 11.39-1.42
Olt. z. S. Holzapfel 1.42-2.42
Kptl. Strecker 3.42-5.42

Einsätze:

1939-40 Nordsee
1940-41 Frankreich
1941 Skagerrak
1942 Frankreich

Schicksal:

Am 14.5.42 vor Boulogne durch britische
Schnellboote torpediert und versenkt.
85 Tote.

Ittis

Typ 24

Bauwerft Reichsmarinewerft Wilhelmshaven
Stapellauf 12.10.27
Indienststellung 1.10.28

Kommandanten:

Kptl. Schuur 2.38-11.40
Kptl. Jacobsen 11.40-5.42

Einsätze:

1939 Nordsee
1940 Gruppe Nord
1940-41 Frankreich
1941 Skagerrak
1942 Frankreich

Schicksal:

wie Seedler. 115 Tote.

Jaguar

Typ 24
Bauwerft Reichsmarinewerft Wilhelmshaven
Stapellauf 15.3.28
Indienststellung 1.6.29

Kommandanten:
Kptl. Kohlauf 4.39-10.39
Kptl. Hartenstein 10.39-3.41
Kptl. F.-K. Paul 3.41-5.42
Kptl. Strecker 5.42-10.42
Kptl. Loerke 10.42-10.43
Olt. z. S. Sonnenburg 11.43-6.44

Einsätze:
1939-40 Nordsee und Skagerrak
1940-41 Frankreich
1941 Norwegen und Skagerrak
Nov. 1941-Mai 1943 nicht einsatzklar in der Ostsee
1943-44 Westfrankreich

Schicksal:
wie Möwe. 16 Tote.

Leopard

Typ 24
Bauwerft Reichsmarinewerft Wilhelmshaven
Stapellauf 15.3.28
Indienststellung 15.8.29

Kommandanten:
Kptl. Kassbaum 10.38-10.39
Kptl. Trummer 10.39-4.40

Einsätze:
1939-40 Nordsee

Schicksal:
Bei Kollision mit Minenleger «Preussen» am 30.4.40 im Skagerrak untergegangen.
1 Toter.

Luchs

Typ 24
Bauwerft Reichsmarinewerft Wilhelmshaven
Stapellauf 15.3.28
Indienststellung 15.4.29

Kommandanten:
Kptl. Prölss 3.38-10.39
Kptl. Kassbaum 10.39-7.40

Einsätze:
1939 Nordsee
1940 «Weserübung»

Schicksal:

Am 26.7.40 in der der nördlichen Nordsee von
britischem U-Boot «Swordfish» torpediert
und versenkt. 89 Tote.

Tiger

Typ 24
Bauwerft Reichsmarinewerft Wilhelmshaven
Stapellauf 15.3.28
Indienststellung 15.1.29

Kommandanten:
Kptl. Neuss

Schicksal:
Am 25.8.39 bei Kollision mit «Max Schultz»
vor Christiansø östl. Bornholm gesunken.
2 Tote.

Wolf

Typ 24
Bauwerft Reichsmarinewerft
Wilhelmshaven
Stapellauf 12.10.27
Indienststellung 15.11.28

Kommandanten:
Kptl. Gerstung 2.38-1.40
Olt. z. S. B. Peters 1.40-1.41

Einsätze:
1939 Nordsee und Skagerrak 1940-41
Gruppe West und Frankreich

Schicksal:
Am 8.1.41 vor Dünkirchen nach Minentreffer
gesunken. 45 Tote.

T 1

Typ 35
Bauvergabe 16.11.35
Bauwerft Schichau, Elbing
Baunummer S 1380
Kiellegung 14.11.36
Stapellauf 1938
Indienststellung 1.12.39

Kommandanten:
Kptl. H. Rost 1.12.39-9.40
Kptl. Richter-Oldekop 9.40-5.8.41
Kptl. P. Koch 6.42-10.43
Kptl. Kopka 10.43-4.44
Kptl. Schürdt 4.44-4.45

Einsätze:
Bis Oktober 1940 heimische Gewässer –

meist in der Werft
Nov. 1940-März 1941 Norwegen
April bis August 1941 nicht einsatzklar in der Ostsee
August 1941 bis Juni 1942 ausser Dienst Juni 1942 bis Okt. 1943 der Torpedoschule zuge-
teilt
bis März 1944 Überholung 1944-45 östl. Ost-
see

Schicksal:

Am 10.4.45 bei den Deutschen Werken Kiel durch Luftangriff versenkt. 9 Tote.

T2

Typ 35
Bauvergabe 16.11.35
Bauwerft Schichau, Elbing
Baunummer S 1381
Kiellegung 14.11.36
Stapellauf 1938
Indienststellung 9.12.39

Kommandanten:

Kptl. Bätge 2.12.39-9.40
Kptl. Gödecke 9.40-2.42
Kptl. Quaet-Faslem 12.42-9.43
Kptl. W. Lange 9.43-5.44
Kptl. T. Lampe 5.44-7.44

Einsätze:

1940-41 heimische Gewässer
1941 Skagerrak, östl. Ostsee (Besetzung von ösel und Dagö), danach in der Werft
1941-42 Gruppe West
1942-43 Westfrankreich
1943 25. U-Flottille, Libau 1943-44 Torpedo-
schule

Schicksal:

am 29.7.44 bei Luftangriff bei der Deschi-
mag-Werft, Bremen, gesunken.
Im Sept. 1944 gehoben und zur Reparatur
nach Elbing geschleppt; dort 31.1.45 einge-
troffen. Nicht mehr repariert, Feb. 1945 wie-
der nach Westen geschleppt.
1946 in Cuxhaven verschrottet.

T3

Typ 35
Bauvergabe 16.11.35
Bauwerft Schichau, Elbing
Baunummer S 1382
Kiellegung 14.11.36

Stapellauf 1938
Indienststellung 3.2.1940

Kommandanten:

Kptl. H. Bruns 3.2.40-9.40
Kptl. H. von Diest 12.12.43-14.3.45

Einsätze:

bis Juli 1940 heimische Gewässer
Aug./Sept. 1940 Gruppe Nord
Sept. 1940 Westfrankreich
18.9.1940 in Le Havre bei Luftangriff ver-
senkt, 9 Tote.
1941 gehoben, nach Deutschland geschleppt
und repariert
12.12.43 wieder in Dienst gestellt
1944 Torpedoschule
1944-45 östl. Ostsee

Schicksal:

Am 14.3.45 vor Heia nach Minentreffer
gesunken, 300 Tote.

T4

Typ 35
Bauvergabe 16.11.35
Bauwerft Schichau, Elbing
Baunummer S 1383
Kiellegung 29.12.36
Stapellauf 1938
Indienststellung 27.5.40

Kommandanten:

Kptl. E. Hesse 27.5.40-10.41
Olt. z. S Sommerlatt 10.41.-12.41
Kptl. Bieling 12.41.-8.42
Kptl. Weinlig 10.42.-1.43
Kptl. T.-L. von Trotha 20.4.43-7.43
Kptl. Waldenburger 7.43-4.44
Olt. z. S. Adolph 4.44-1.45
Kptl. Brunk 1.45-5.45

Einsätze:

bis Okt. 1940 heimische Gewässer 1940-41
Norwegen, anschl. Werftüberholung 1941-42
Nordsee, französische Kanalküste, Norwegen,
Frankreich
Jan.-April 1943 ausser Dienst, in der Werft,
anschl. Torpedoschule bis Feb. 1944 1944-45
finnischer Meerbusen und östl.
Ostsee

Schicksal:

1946 an USA. 18.6.48 als Schnellboot-Führer-
schiff an Dänemark verkauft,

nicht mehr in Dienst gestellt. 1950/51
verschrottet.

T 5

Typ 35

Bauvergabe 15. 1. 36
Bauwerft Deschimag, Bremen
Baunummer 934
Kiellegung 30. 12. 36
Stapellauf 22. 11. 37
Indienststellung 23. 1. 40

Kommandanten:

Kptl. Kopenhagen 23. 1. 40–3. 40
Kptl. H. Hoffmann 3. 40–5. 40
Kptl. Kopenhagen 5. 40–12. 42
Kptl. Dehnert 12. 42–9. 43
Obtl. z. S. Freiherr von Lutitz 9. 43–
2. 44
Kptl. Güttner 2. 44–1. 45
Obtl. z. S. Wätjen 2. 45–3. 45

Einsätze:

1940 Skagerrak und Nordsee
1940–41 Norwegen, anschl. Überholung
Ende 1941 Ostsee
1942 Frankreich und Norwegen, anschl.
Werftüberholung bei Schichau, Elbing
Dez. 1942–Feb. 1943 Ostsee
bis Juni 1943 Westfrankreich
Okt. 1943–Feb. 1944 Torpedoschule,
dann August 1944 Werft
Sept. 1944–1945 Ostsee

Schicksal:

wie T 3. 20 Tote.

T 6

Typ 35

Bauvergabe 15. 1. 36
Bauwerft Deschimag, Bremen
Baunummer 935
Kiellegung 3. 1. 37
Stapellauf 16. 12. 37
Indienststellung 30. 40. 40

Kommandanten:

Kptl. R. R. Wolfram 30. 4. 40– 11. 7. 40

Einsätze:

Nordsee, Skagerrak, Kanal, Norwegen

Schicksal:

7. 11. 40 östlich Aberdeen nach Minentref-
fer gesunken. 48 Tote.

T 7

Typ 35

Bauvergabe 15. 1. 36
Bauwerft Deschimag, Bremen
Baunummer 936
Kiellegung 20. 8. 37
Stapellauf 18. 6. 38
Indienststellung 20. 12. 39

Kommandanten:

Kptl. W. Erhardt 20. 12. 39–4. 41
Kptl. Quaet-Faslem 4. 41–12. 42
Kptl. Weinlig 1. 43–5. 43
Kptl. G. Schmidt 5. 43–9. 43
Kptl. O. Müller 9. 43–7. 44

Einsätze:

1940 Nordsee, Kanal, Norwegen
Januar–August 1941 Werftüberholung
bei Lloydwerft, Wesermünde
Sept. 1941–Jan. 1942 Ostsee, Skagerrak
und Kanal
1942 Nordsee und Norwegen
ab. Okt. 1942 in Reserve
1943–44 Torpedoschule
Mai–Juli 1944 Werftliegezeit

Schicksal:

wie T 2. Nach Hebung verschrottet.

T 8

Typ 35

Bauvergabe 15. 1. 36
Bauwerft Deschimag, Bremen
Baunummer 937
Kiellegung 28. 8. 37
Stapellauf 10. 8. 38
Indienststellung 8. 10. 39

Kommandanten:

Kptl. H. Erdmann 8. 10. 39–4. 41
Kptl. T.-L. von Trotha 4. 41–12. 41
Kptl. W. Wenzel 6. 42–4. 44
Kptl. Strömer 4. 44–5. 45

Einsätze:

1940 Nordsee, Kanal und Südnorwegen
1941 Überholung bei Oderwerke, Stettin,
anschl. Ausbildungsfahrten in der Ostsee
bis Juni 1942 außer Dienst in Reserve,
danach bis Okt. 1943 vermutlich Torpe-
doschule
Okt. 1943–Jan. 1944 Werftliegezeit bei
Schichau, Elbing
1944–45 östl. Ostsee, Finnischer Meerbusen

Schicksal:

Am 3. Mai 1945 in der Strander Bucht selbst versenkt. Wrack am 10. 12. 45 durch Wasserbomben zerstört, anschl. abgebrochen.

T 9

Typ 35

Bauvergabe 29. 6. 36
Bauwerft Schichau, Elbing
Baunummer S 1393
Kiellegung 24. 11. 36
Stapellauf 1939
Indienststellung 4. 7. 40

Kommandanten:

Kptl. Blöse 4. 7. 40–8. 41
Kptl. Grund 6. 42–8. 43
Lt.z.S. E. Noodt 5. 43–10. 43 (m.d.V.b.)
Obl.z.S. Sonnenburg 10. 43–11. 43
(m.d.V.b.)

Kptl. Rolle 2. 44–8. 44
Kptl. O. Müller 8. 44–5. 45

Einsätze:

1940–41 Ostsee, Nordsee, Norwegen
15. 8. 41 nach Werftüberholung außer Dienst, Reserve bis Juni 1942
Aug.–Okt. 1942 Norwegen
Okt. 1942–April 1943 Frankreich, danach Werftüberholung bei Schichau, Elbing
Sept. 1943–Mitte 1944 Torpedoschule
1944–45 Ostsee

Schicksal:

Am 8. März in Danzig durch Bombentreffer beschädigt.
Danach wie T 8.

T 10

Typ 35

Bauvergabe 29. 6. 36
Bauwerft Schichau, Elbing
Baunummer S 1394
Kiellegung 24. 11. 36
Stapellauf 1939
Indienststellung 5. 8. 1940

Kommandanten:

Kptl. Hoepner 5. 8. 40–4. 41
Kptl. Sommerlatt 3. 42–12. 42
Kptl. Meentzen 5. 43–11. 43
Kptl. Brunk 11. 43–12. 44

Einsätze:

1940 Ostsee, Nordsee und Norwegen
1941 Gruppe Nord, danach Werftüberholung
18. 8. 41–13. 5. 42 außer Dienst in Reserve
Aug.–Dez. 1942 Westfrankreich
Dez. 1942–20. 4. 43 außer Dienst in Reserve
Mai–Juni 1943 Torpedoschule
Juli–Aug. 1943 25. U-Boot-Flottille, Libau
Sept. 1943–Feb. 1944 Torpedoschule, danach Werft
Mai–Dez. 1944 östl. Ostsee und Finnischer Meerbusen

Schicksal:

Am 18. 12. 1944 im Schwimmdock 4 der Deutschen Werke, Gotenhafen, bei Luftangriff versenkt.

T 11

Typ 35

Bauvergabe 29. 6. 36
Bauwerft Deschimag, Bremen
Baunummer 938
Kiellegung 1. 7. 38
Stapellauf 1. 3. 39
Indienststellung 7. 5. 40

Kommandanten:

Kptl. H. Hoffmann 5. 40–31. 10. 40
Kptl. G. Grund 6. 6. 41–1. 6. 42
Kptl. Sommerlatt 12. 42–2. 43
Kptl. F.-K. Paul 2. 43–22. 10. 43
Kptl. E. Walser 23. 10. 43–21. 2. 45
Kptl. G. Heilig 22. 2. 45–8. 5. 45
Capitaine de Corvette Cevaer 1946

Einsätze:

1940 Skagerrak und Kanal (18. 9. 40 in Cherbourg durch Luftangriff beschädigt)
Dez. 1940–Juni 1941 außer Dienst in der Werft
1941–42 Ostsee-Skagerrak, Nordsee, Kanal, Norwegen
Juni–Dez. 1942 Werftüberholung bei Stettiner Oderwerke, danach in Reserve
Jan.–März 1943 Ausbildungs- und Versuchsfahrten i. d. Ostsee
April 1943–Mitte 1944 Torpedoschule, danach Überholung
1945 Ostsee

Schicksal:

Feb. 1946 an England. An Frankreich

abgegeben und in »Birhakeim« umbenannt. Nicht mehr in Dienst gestellt.
8. 10. 51 gestrichen, anschl. verschrottet.

T 12

Typ 35

Bauvergabe 29. 6. 36
Bauwerft Deschimag, Bremen
Baunummer 939
Kiellegung 20. 8. 38
Stapellauf 12. 4. 39
Indienststellung 3. 7. 40

Kommandanten:

Kptl. Mellin 7. 40–10. 42
Kptl. T.-L. von Trotha 1. 42–11. 43
Kptl. W. Groß 11. 43–5. 45

Einsätze:

1940–41 Norwegen, danach Werftüberholung bei Lloydwerft, Wesermünde
Okt.–Dez. 1941 Gruppe Nord
1942 Frankreich, Norwegen
1942–43 Westfrankreich
Mai–Okt. 1943 Werftliegezeit in Kiel
Dez. 1943–Mitte 1944 Torpedoschule

Schicksal:

1946 in Libau an UdSSR übergeben. Neuer Name »Podviznyj«. In den 60er Jahren verschrottet.

T 13

Typ 37

Bauvergabe 18. 9. 1937
Bauwerft Schichau, Elbing
Baunummer S 1401
Stapellauf 15. 5. 1939
Indienststellung 31. 5. 41

Kommandanten:

Kptl. Gotzmann 5. 41–11. 43
Kptl. Seyfried 11. 43–10. 44
Obl.z.S. Rönna 10. 44–4. 45

Einsätze:

1941–42 Ostsee
Feb.–Juni 1942 Werftüberholung in Rotterdam
Juli 1942–Feb. 1943 Westfrankreich
März–Juli 1943 Werftüberholung in Hamburg
Aug. 1943–März 1944 Torpedoversuchsanstalt, Ostsee
Mitte–Ende 1944 Gruppe Ost, 2. Kampf-

332

gruppe
1945 Skagerrak

Schicksal:

10. 4. 45 im Kattegatt durch Luftangriff versenkt. 20 Tote.

T 14

Typ 37

Bauvergabe 18. 9. 37
Bauwerft Schichau, Elbing
Baunummer 1402
Stapellauf 1939
Indienststellung 14. 6. 41

Kommandanten:

Kptl. H. Jüttner 14. 6. 41–5. 5. 43
Kptl. Düvelius 6. 5. 43–12. 8. 43
Kptl. H. Bartels 13. 8. 43–11. 43
Olt.z.S. Buschenhenke 11. 43–3. 44
Kptl. P. Wegner 15. 8. 44–8. 5. 45
Capitaine de Corvette Cevaer 1946

Einsätze:

1941–42 Nord- und Ostsee
1942–43 Westfrankreich
Nov. 1943–Jan. 1944 Torpedoschule und 23. U-Flottille, danach bis Okt. 1944 Werftüberholung
Nov. 1944–Mai 1945 Ostsee

Schicksal:

1946 den USA zugewiesen, aber nicht übernommen; Sept. 1947 an Frankreich.
24. 10. 47 in Cherbourg eingetroffen und »Dompaire« getauft. Nicht mehr in Dienst. Gestrichen 8. 10. 51; anschl. abgewrackt.

T 15

Typ 37

Bauvergabe 19. 9. 37
Bauwerft Schichau, Elbing
Baunummer S 1403
Stapellauf 1939
Indienststellung 26. 6. 41

Kommandanten:

Kptl. Düvelius 6. 41–7. 41
Kptl. Quedenfeldt 7. 41–3. 43
Kptl. Haberkorn 3. 43–12. 43

Einsätze:

1941–42 Ostsee, Nordsee, Holland, Norwegen

Aug.–Sept. 1942 Torpedoschule, anschl.

Werftüberholung

April–Juni 1943 Torpedoschule

Sept.–Dez. 1943 25. U-Flottille (Libau)
und 24. U-Flottille (Memel)

Schicksal:

13. 12. 43 am Liegeplatz in Kiel bei Luft-
angriff versenkt.

T 16

Typ 37

Bauvergabe 18. 9. 37

Bauwerft Schichau, Elbing

Baunummer S 1404

Indienststellung 24. 7. 41

Kommandanten:

Kptl. Düvelius 7. 41–3. 43

Kptl. Fimmen 4. 43–10. 43

Kptl. K. Paul 10. 43–11. 43

Obl.z.S. Strömer 11. 43–4. 44

K.Kpt. Balsler 25. 6. 44–4. 45

Einsätze:

Bis Jan. 1942 Ausbildung in der Ostsee

1942 »Cerberus«, Norwegen, danach

Werftüberholung, Ausbildung usw.

bis Sept. 1943

Sept.–Dez. 1943 23. U-Flottille (Memel
und Danzig)

21. 2. 44 Minentreffer vor Memel; Repara-
tur bei Stettiner Oderwerke bis Aug.

1944

Sept. 1944–April 1945 Ostsee und Skager-
rak

Schicksal:

Bei Luftangriff am 10. 4. 45 schwer be-
schädigt (vgl. T 13). 13. 4. 45 in Frede-
rikshavn außer Dienst gestellt. 1945
abgewrackt.

T 17

Typ 37

Bauvergabe 18. 9. 37

Bauwerft Schichau, Elbing

Baunummer S 1405

Indienststellung 28. 8. 41

Kommandanten:

Kptl. Blöse 8. 41–6. 43

Kptl. Liermann 9. 43–5. 45

Einsätze:

1941–42 heimische Gewässer

1942–43 Westfrankreich, anschl. Werftlie-
gezeit

1943 24. U-Flottille (Memel) und 23.

U-Flottille

1944 Torpedoschule, anschl. Maschinen-
überholung bei Stettiner Oderwerke

Aug.–Okt. 1944 2. Kampfgruppe, Ostsee

Nov. 1944–1945 Skagerrak

Schicksal:

Der UdSSR zugeteilt. Feb. 1946 in Libau
übergeben; neuer Name »Porivystyj«.

1957 gestrichen; anschl. abgewrackt.

T 18

Typ 37

Bauvergabe 18. 9. 37

Bauwerft Schichau, Elbing

Baunummer S 1406

Indienststellung 22. 11. 41

Kommandanten:

Kptl. Hoepner 11. 41–4. 43

Kptl. Vorsteher 4. 43–9. 43

Kptl. G. Albers 9. 43–5. 44

Oblt.z.S. Meyer-Abich 5. 44–9. 44

Einsätze:

Bis April 1942 Ostsee

Mai–Sept. 1942 Torpedoschule

1942–43 Westfrankreich

Sept.–Dez. 1943 23. U-Flottille (Memel
und Danzig)

Dez. 43–Mai 1944 Überholung bei Schi-
chau, Elbing

1944 östl. Ostsee und Finnischer Meerbu-
sen

Schicksal:

17. 9. 44 im Moon-Sund durch sowjet.

Flugzeugraketen versenkt.

30 Tote.

T 19

Typ 37

Bauvergabe 5. 10. 38

Bauwerft Schichau, Elbing

Baunummer S 1446

Stapellauf 20. 7. 40

Indienststellung 18. 12. 41

Kommandanten:

Kptl. Richter-Oldekop 12. 41–5. 43

Kptl. Weinlig 5. 43–9. 43

Kptl. Uhde 9. 43–11. 43

Kptl. W. Westphal 11. 43–12. 44
Kptl. Freiherr von Lutwitz 12. 44–5. 45

Einsätze:

1942 Versuchs- und Ausbildungsfahrten,
Torpedoschule
1942–43 Westfrankreich
1944 Torpedoschule, anschl. östl. Ostsee
und 2. Kampfgruppe
1944–45 Skagerrak

Schicksal:
wie T 4.

T 20

Typ 37

Bauvergabe 5. 10. 38
Bauwerft Schichau, Elbing
Baunummer S 1447
Stapellauf 10. 41
Indienststellung 5. 6. 42

Kommandanten:

Kptl. K.-A. Richter-Oldekop 5. 6.–
6. 6. 42 (m.d.V.b.)
Kptl. K. Reitsch 7. 6. 42–25. 6. 43
Kptl. N. Bätge 26. 6. 43–27. 9. 43
Kptl. H. Eichel 28. 9. 43–27. 9. 44
Kptl. T. Lampe 28. 9. 44–8. 5. 45
(norwegischer Kommandant – falls über-
haupt ernannt – unbekannt)
Capitaine de Corvette Cevaer 1946

Einsätze:

1943 Frankreich, Norwegen
1943–44 Torpedoschule
1944 Werftüberholung, danach Ostsee,
2. Kampfgruppe
1944–45 Skagerrak

Schicksal:

1945 britische Beute. 4. 2. 46 an Frankreich
überegeben; neuer Name »Baccarat«.
Nicht mehr in Dienst. 8. 10. 51 gestri-
chen, anschl. verschrottet.

T 21

Typ 37

Bauvergabe 5. 10. 38
Bauwerft Schichau, Elbing
Baunummer S 1448
Stapellauf 11. 41
Indienststellung 11. 7. 42

Kommandanten:

Kptl. Temming 7. 42–4. 44
Kptl. Kultzen 4. 44–5. 45

Einsätze:

1943 Frankreich, Norwegen
1943–44 Torpedoschule
1944 östl. Ostsee, Skagerrak
Dez. 1944–Feb. 1945 Werftliegezeit in
Elbing; Feb. 1945 nach Westen zur
Deschimag geschleppt; Überholung
nicht mehr beendet.

Schicksal:

1946 an USA. In Bremen ausgeschlachtet.
10. 6. 46 mit Gasmunition beladen im
Skagerrak versenkt.

T 22

Typ 39

Bauvergabe 10. 11. 39
Bauwerft Schichau, Elbing
Baunummer S 1481
Stapellauf 1941
Indienststellung 28. 2. 42

Kommandanten:

Kptl. Hansen-Nootbaar 2. 42–5. 43
Kptl. Jüttner 5. 43–22. 6. 43
Kptl. Blöse 23. 6. 43–4. 44
Kptl. Waldenburger 4. 44–8. 44

Einsätze:

1942–44 Westfrankreich
1944 Finnischer Meerbusen

Schicksal:

18. 8. 44 in der Narwabucht auf eigenen
Minen gesunken. 143 Tote.

T 23

Typ 39

Bauvergabe 10. 11. 39
Bauwerft Schichau, Elbing
Baunummer S 1482
Stapellauf 11. 41
Indienststellung 14. 6. 42

Kommandanten:

Kptl. F. K. Paul 14. 6. 42–2. 11. 43
Kptl. W. Weinlig 3. 11. 43–8. 5. 45
Capitaine de Corvette Millot 2. 46– 11. 46
Capitaine de Corvette Roumeas
11. 46–1947
Capitaine de Corvette Guillanton 1948–49

Capitaine de Corvette Rebut 24. 6. 49–
26. 11. 50
Capitaine de Corvette Lanes 10. 10. 50–
1. 10. 51
Capitaine de Frégate Coat 22. 10. 51– *
6. 6. 52

Einsätze:
1942–44 Westfrankreich
1944 Überholung in Bremen, anschl.
Finnischer Meerbusen
1944–45 Ostsee

Schicksal:
1945 an England. 4. 2. 46 an Frankreich
übergeben und in »Alsace«, dann »L'Al-
sacien« umbenannt. Am 9. 6. 54 ausge-
müstert und in Q 11 umbenannt. Im
Februar 1955 zum Abbruch verkauft.

T 24

Typ 39
Bauvergabe 10. 11. 39
Bauwerft Schichau, Elbing
Baunummer S 1483
Stapellauf 1942
Indienststellung 17. 10. 42

Kommandanten:
K.Kpt. H. Hoffmann 17. 10. 42–
17. 11. 43
Kptl. Meentzen 18. 11. 43–24. 8. 44

Einsätze:
1943 Norwegen
1943–44 Westfrankreich

Schicksal:
24. 8. 1944 in der Gironde durch Luftan-
griff versenkt. 18 Tote.

T 25

Typ 39
Bauvergabe 10. 11. 39
Bauwerft Schichau, Elbing
Baunummer S 1484
Stapellauf 1942
Indienststellung 12. 12. 42

Kommandanten:
Kptl. Kopenhagen 12. 12. 42– 19. 4. 43
K.Kpt. von Gartzten 20. 4. 43– 28. 12. 43

Einsätze:
bis Mai 1943 Erprobung und Ausbildung,

Ostsee
Juni–Dez. 1943 Westfrankreich

Schicksal:
wie Z 27. 85 Tote.

T 26

Typ 39
Bauvergabe 10. 11. 39
Bauwerft Schichau, Elbing
Baunummer S 1485
Stapellauf 1942
Indienststellung 27. 2. 43

Kommandanten:
Kptl. Freiherr von Lyncker 27. 2. 43–
22. 9. 43
Kptl. von Quedenfeldt 23. 9. 43–
28. 12. 43

Einsätze:
bis August 1943 Erprobung und Ausbil-
dung, Ostsee
Aug.–Dez. 1943 Westfrankreich

Schicksal:
wie Z 27/T 25. 90 Tote.

T 27

Typ 39
Bauvergabe 10. 11. 39
Bauwerft Schichau, Elbing
Baunummer S 1486
Indienststellung 17. 4. 43

Kommandanten:
K.Kpt. Verlohr 17. 4. 43–7. 11. 43
Kptl. Gotzmann 8. 11. 43–29. 4. 44

Einsätze:
1943–44 Westfrankreich

Schicksal:
29. 4. 44 nach Gefecht mit kanad. Zerstörer
»Haida« bei Île de Batz brennend auf
den Strand gesetzt. 4. 5. 44 nach Torpe-
dotreffern britischer Schnellboote geken-
tert. 11 Tote.

T 28

Typ 39
Bauvergabe 10. 11. 39

Bauwerft Schichau, Elbing
Baunummer S 1487
Stapellauf 11. 42
Indienststellung 19. 6. 43
Kommandanten:
K.Kpt. Richter-Oldekop 19. 6. 43–
25. 1. 44
Kptl. Temming 1. 5. 44–8. 5. 45
Capitaine de Corvette Millot 2. 46– 11. 46
Capitaine de Corvette Roumeas
11. 46–1947
Capitaine de Corvette Hello 1948–49
Capitaine de Corvette Lorenzi 1949–50
Capitaine de Corvette Sicard 1950–52
Capitaine de Corvette Graignic 1952–53
Capitaine de Corvette Lapistolle 1953–55
Einsätze:
bis Dez. 1943 Erprobung und Ausbildung,
Ostsee
Dez. 1943–Jan. 1944 Norwegen
Jan.–Juli 1944 Westfrankreich
1944–45 Ostsee und Finnischer Meerbusen
Schicksal:
1945 britische Beute. Feb. 1946 an Frank-
reich; neuer Name »Lorraine«, dann
»Le Lorrain«. Im Mai 1955 Reserve,
neue Bezeichnung Q 59 ab 31. 10. 55.
Ausgemustert 21. 7. 59 und zum Ab-
wracken verkauft.

T 29

Typ 39
Bauvergabe 30. 11. 39
Bauwerft Schichau, Elbing
Baunummer S 1488
Stapellauf 1943
Indienststellung 21. 8. 43
Kommandant:
Kptl. Grund 21. 8. 43–26. 4. 44
Einsätze:
1944 Westfrankreich
Schicksal:
26. 4. 44 im Englischen Kanal nach Gefecht
mit kanad. Zerstörern »Athabasca«
und »Haida« (nach anderen Quellen:
brit. Kreuzer »Black Prince«) gesunken.
137 Tote.

T 30

Typ 39
Bauvergabe 30. 11. 39

Bauwerft Schichau, Elbing
Baunummer S 1489
Stapellauf 1943
Indienststellung 24. 10. 43
Kommandant:
Kptl. Buch 24. 10. 43–18. 8. 44
Einsätze:
1944 Ostsee, Finnischer Meerbusen
Schicksal:
wie T 22. 114 Tote.

T 31

Typ 39
Bauvergabe 20. 1. 41
Bauwerft Schichau, Elbing
Baunummer S 1513
Stapellauf 1943
Indienststellung 5. 2. 44
Kommandant:
Kptl. Peter-Pirkham 5. 2. 44–20. 6. 44

Einsätze:
1944 Ostsee, Finnischer Meerbusen
Schicksal:
20. 6. 44 im Finnischen Meerbusen nach
Torpedotreffer von sowjetischem Schnell-
boot TKA-37 gesunken. 82 Tote.

T 32

Typ 39
Bauvergabe 20. 1. 41
Bauwerft Schichau, Elbing
Baunummer S 1514
Stapellauf 1943
Indienststellung 8. 5. 44
Kommandant:
Kptl. Dehnert 8. 5. 44–18. 8. 44
Einsätze:
1944 Ostsee, Finnischer Meerbusen

Schicksal:
wie T 22. 137 Tote.

T 33

Typ 39
Bauvergabe 20. 1. 41
Bauwerft Schichau, Elbing
Baunummer S 1515
Stapellauf 1943
Indienststellung 16. 6. 44

Kommandant:
Kptl. Priebe 16. 6. 44–8. 5. 45

Einsätze:
1944–45 Ostsee

Schicksal:
1946 an UdSSR, neuer Name »Primernyj«.
1951 Schulhulk. 1958 abgebrochen.

T 34

Typ 39
Bauvergabe 20. 1. 41
Bauwerft Schichau, Elbing
Baunummer S 1516
Stapellauf 1944
Indienststellung 12. 8. 44

Kommandant:
Kptl. Freiherr von Luttitz 12. 8. 44–
20. 11. 44

Einsätze:
Erprobungs- und Ausbildungsfahrten
nicht mehr abgeschlossen.

Schicksal:
20. 11. 44 vor Kap Arkona nach Minentref-
fer gesunken. 62 Tote.

T 35

Typ 39
Bauvergabe 20. 1. 41
Bauwerft Schichau, Elbing
Baunummer S 1517
Stapellauf 1944
Indienststellung 7. 10. 44

Kommandant:
Kptl. Buch 7. 10. 44–8. 5. 45

Einsätze:
1944–45 Ostsee

Schicksal:
1945 USA-Beute, neue Bezeichnung
DD 935. 1947 als Ersatzteilreserve an
Frankreich abgetreten und von Annapolis
nach Cherbourg geschleppt. Dort 3.
10. 52 ausgemustert und abgebrochen.

T 36

Typ 39
Bauvergabe 20. 1. 41
Bauwerft Schichau, Elbing
Baunummer S 1518

Stapellauf 1944
Indienststellung 9. 12. 44

Kommandant:
Kptl. Hering 9. 12. 44–4. 5. 45

Einsätze:
1944–45 Ostsee, 2. Kampfgruppe

Schicksal:
4. 5. 45 vor Swinemünde durch Minentref-
fer beschädigt. 5. 5. 45 durch sowjetische
Luftwaffe mit Bomben versenkt.

T 37–51

des Typs 41 wurden am 25. 11. 42 an
die Schichau-Werft in Elbing vergeben
und 1943/44 bis auf T 51, das annulliert
wurde, alle noch begonnen. T 37–T 45
kamen noch zu Wasser, als letztes T 45
am 7. 8. 44. T 37–T 39 wurden beim
Zusammenbruch im Osten nach Westen
abgeschleppt. Kein Boot konnte fertigge-
stellt werden. T 45–T 50 wurden bei
der Räumung Ostpreußens auf den
Hellingen zerstört.

T 52–60

des Typs 44 wurden am 28. 3. 44 bei
Schichau, Elbing, in Auftrag gegeben,
aber noch vor Baubeginn wieder annul-
liert.

T 61–84

des Typs 1940 wurden am 27. 8. 41 in
Auftrag gegeben.
Bauwerften:
T 61, 62, 69, 73–75 Wilton-Fijenoord,
Schiedam;
T 63, 64, 70, 76–78 Rotterdamsche Droog-
dok Mij.;
T 65, 66, 71, 79–81 De Schelde, Vlissingen;
T 67, 68, 72, 82–84 Nederl. Scheepsbouw,
Amsterdam.
T 73–84 wurden noch 1941, T 67–68
und 71–72 1945 annulliert.

Von den begonnenen Booten (T 61–66,
69, 70) liefen nur T 61 (im Juni 1944),
T 63 (am 28. 10. 44) und T 65 (am 8.
7. 44) noch vom Stapel und wurden
danach zum Fertigbau nach Deutschland
abgeschleppt. T 61 ging dabei verloren;
die beiden anderen Boote wurden nicht
fertiggestellt.

5 DIE WAFFEN DER ZERSTÖRER UND TORPEDOBOOTE

15 cm Torpedobootskanone C/36

Geschütz:

Kaliber	149,1 mm
Mündungs- geschwindigkeit	835 m/sec
Rohrlänge	48 Kaliber (7165 mm)
Rohrfutterlänge	45,7 Kaliber (6815 mm)
Konstruktionsgasdr.	3000 kg/cm ²
Rohrlebensdauer	1100 Schuß
Rückstoßenergie bei 0° Elevation	58000 kg
Länge der Züge	5586 mm
Art der Züge	Kubische Parabolzüge, 45/30 Kaliber
Anzahl der Züge	44
Gewicht von Rohr und Verschuß	8564 kg
Höchstschußweite	21950 m
Konstruktion	Rohrmantel mit losem Innenrohr, Querkeilverschuß

Munition:

	Explos.- geschuß	Expl.-mh
Geschoßgewicht	45,3 kg	45,3 kg
Gewicht der Sprengladung	6 kg	3,89 kg
Sprengmittel	Fp 02	Fp 02
Länge d. Geschosses	700 mm	678,9 mm
Kartuschgewicht	23,5 kg	24 kg
Kartuschlänge	865 mm	865 mm
Zünder	Verz.- S/30	Kopf- C/27

Lafette:

Einzellafette LC/36	
Elevation/Depression	+30°/-10°
Richtmöglichkeit	±360°
Änderung der Elev. pro Handraddrehung	1°52'
Änderung der Seitenrichtung pro Handraddrehung	3°
Gewicht d. Wiege	1730 kg
Gewicht der Bettung	2400 kg
Gewicht des Sockels	3885 kg
Gewicht des Richtgeräts	650 kg

Gewicht der elektr. Anlage	450 kg
Gewicht des Schutzschildes	3185 kg
Gesamtgewicht der Lafette:	16100 kg
Panzerung:	10 mm Front, 6 mm Seite und Decke

Doppelturm LDrh LC/38	
Elevation/Depression	+65°-10°
Seitenrichtmöglich- keit	290°
Änderung der Elev. pro Handraddrehung ^{1°}	30'
Änderung der Seitenrichtung pro Handraddrehung	45', 4° 30' oder 3°

Gewicht der Wiege	4300 kg
Gewicht der Bettung	22250 kg
Gewicht der Zieleinrichtung	650 kg
Gewicht der elektr. Anlage	2400 kg
Gewicht des Turms	13750 kg
Gesamtgewicht	60400 kg
Panzerung:	30 mm Front; 20 mm Seite und Decke, 15 mm hinten

12,7 cm C/34 auf Zentralpivot-Lafette C/34

Geschütz:	
Kaliber	128 mm
Mündungsgeschw.	830 m/sec
Rohrlänge:	45 Kaliber (5760 mm)
Rohrfutterlänge	42,5 Kaliber (5430 mm)
Rohrlebensdauer	1650 Schuß
Rückstoßenergie bei 0° Elevation	38000 kg
Länge der Züge	4536 mm
Art der Züge	Kubische Parabolzüge, 35/30 Kaliber
Anzahl der Züge	40
Gewicht von Rohr und Verschuß	3645 kg

Höchstschußweite 17400 m
 Konstruktion: Mantelrohr mit
 loseem Innenrohr;
 Fallkeilverschluß,
 hydraulische Rohr-
 bremsen und zwei
 Vorholfedern

Munition:
 Geschossgewicht 28 kg
 Gewicht der
 Sprengladung 8,5 kg
 Sprengmittel Fp 02
 Geschosslänge 564,7 mm
 Kartuschlänge 732 mm
 Kartuschgewicht 16 kg
 Treibladung RPC/32
 Zünder Kopf-Aufschlag-
 zünder nf C/27
 Kopf-Verzögerungs-
 zünder f S/60

Lafette:
 Elevation/Depression +30°/-10°
 Seitenrichtung ±360°
 Änderung d. Elevation
 pro Handraddrehung 2° 59'
 Änderung der
 Seitenrichtung pro
 Handraddrehung 3° 08'
 Gewicht der Wiege 1320 kg
 Gewicht der Bettung 1290 kg
 Gewicht des Sockels 2605 kg
 Gewicht der
 Visiereinrichtung 530 kg
 Gewicht der
 elektr. Anlage 260 kg
 Gewicht des
 Schutzschildes 1870 kg
 Gesamtgewicht
 der Lafette 10220 kg
 Panzerung: 8 mm Wsh

10,5 cm SK C/32 ns auf Lafette 10,5 cm MPL C/32 ge

Geschütz:
 Kaliber 105 mm
 Mündungs-
 geschwindigkeit 780 m/sec
 Rohrlänge 45 Kaliber
 (4740 mm)
 Rohrfutterlänge 42 Kaliber
 (4400 mm)

Konstruktions-
 gasdruck 2850 kg/cm²
 Rohrlebensdauer 4100 Schuß
 Rückstoßenergie bei
 0° Elevation 22600 kg
 Gewicht von Rohr
 und Verschluß 1765 kg
 Höchstschußweite 15175 m

Munition:
 Geschossgewicht 15,1 kg
 Gewicht der
 Sprengladung 3,8 kg
 Geschosslänge 459 mm
 Kartuschgewicht 24 kg
 Kartuschlänge 1050 mm

Lafette:
 Elevation/Depression +70°/-10°
 Änderung der Elev.
 pro Handrad-
 drehung 3°
 Änderung der
 Seitenrichtung pro
 Handraddrehung 3°
 Gewicht der Wiege 655 kg
 Gewicht des Sockels 2100 kg
 Gewicht der
 Visiereinrichtung 350 kg
 Gewicht der
 elektr. Anlage 210 kg
 Gewicht des
 Schutzschildes 1670 kg
 Gesamtgewicht der
 Lafette 6750 kg
 Panzerung: 12 mm Front,
 4 mm Seite
 und Decke, Wsh

3,7 cm SK C/30 in Doppellafette C/30

Geschütz:
 Kaliber 37 mm
 Mündungs-
 geschwindigkeit 1000 m/sec
 Mündungsenergie 38 mt
 Rohrlänge 83 Kaliber
 (3074 mm)
 Länge der Bohrung 80 Kaliber
 (2960 mm)
 Konstruktions-
 gasdruck 3450 kg/cm²
 Rohrlebensdauer 7500 Schuß

Rückstoßenergie bei 0° Elevation	1000 kg
Länge der Züge	2554 mm
Art der Züge	Kubische Parabolzüge, 50/35 Kaliber
Anzahl der Züge	16
Gewicht von Rohr und Verschuß	243 kg
Höchstschußweite, horizontal	8500 m
Höchstschußweite, vertikal	6800 m (Leuchtspur nur 4800 m)
Konstruktion:	Monoblock-Rohr mit aufgezogenem Verschlußring; Fallkeilverschluß, hydraulische Rück- laufbremse und Vorholfeder
Munition:	
Geschoßgewicht	0,742 kg
Gewicht der Sprengladung	0,365 kg
Sprengmittel	Fp 02
Geschoßlänge	162 mm
Kartuschgewicht	0,97 kg
Kartuschlänge	381 mm
Treibmittel	RPC/32
Gewicht der kpl. Patrone	2,1 kg
Länge der kpl. Patrone	516,5 mm
Zünder	Sprenggeschöß Kopfzünder C/30 Kopfzünder C/34 Leuchtspurgeschöß Ers St C/34
Brenndauer der Leuchtspur	12 sec
Feuer- geschwindigkeit	160 Schuß pro Min. maximal 80 Schuß pro Min. im Einsatz
Lafette:	
Elev./Depression	+85°/-10°
Seitenrichtfeld	±360°
Änderung d. Elevation pro Handrad- drehung	3°

Änderung der Seitenrichtung pro Handrad-drehung	4°
Gewicht der Wiege, Bremsen usw. (schwin- gende Masse)	243 kg
Gewicht der Wiege	152,2 kg
Gewicht d. Bettung	71 kg
Gewicht d. Sockels	2162 kg
Gewicht der Visiereinrichtung	87 kg
Gewicht der elektr. Anlage	630 kg
Geamtgewicht der Lafette	3670 kg
3,7 cm MK/42 auf 3,7 cm Fla-Lafette LM/42	
Geschütz:	
Kaliber	37 mm
Mündungs- geschwindigkeit	850 m/sec (Sprenggeschöß)
Mündungsenergie	24,4 mt
Rohrlänge	69 Kaliber (2568 mm)
Rohrlebensdauer	7000 Schuß
Rückstoßenergie bei 0° Elevation	1240 kg
Länge der Züge	2289 mm
Art der Züge	Konstant rechts, 7° = 25,6 Kaliber
Anzahl der Züge	16
Gewicht von Rohr und Verschuß	109 kg
Konstruktion:	Monoblock-Rohr; Verschlußring durch Bajonettver- schluß befestigt; Fallkeilverschluß; hydraulische Rück- stoßbremse und Vorholfeder
Munition:	
Geschoßgewicht (Sprenggeschöß)	0,61 kg
Kartuschgewicht	0,51 kg
Gewicht der kpl. Patrone	1,3 kg
Länge der kpl. Patrone	355 mm
Zünder	Kopfzünder 40

Zündmasse	Duplex	Seitenrichtfeld	± 360°
Bereitschafts- munition:	8 Schuß im Ladestreifen	Gewicht der Lafette	ca. 1900 kg
3,7 cm Flak 43		2 cm C/30 auf 2 cm Pivot L/30	
Geschütz:		Geschütz:	
Kaliber	37 mm	Kaliber	20 mm
Mündungs- geschwindigkeit	870 m/sec	Mündungs- geschwindigkeit	835 m/sec
	Sprenggeschoß	Rohrlänge	65 Kaliber
	770 m/sec Panzer- sprenggeschoß	Länge der Bohrung	65 Kaliber (1300 mm)
	1150 m/sec Panzerspr. 40	Konstruktions- gasdruck	2800 kg/cm ²
Mündungsenergie	21,8 mt	Rohrlebensdauer	22 000 Schuß
Rohrlänge	57 Kaliber	Rückstoßenergie bei 0° Elevation	250 kg
Konstruktions- gasdruck	2900 kg/cm ²	Länge der Züge	720 mm
Rohrlebensdauer	8000 Schuß	Gewicht von Rohr und Verschuß	64 kg
Rückstoßenergie bei 0° Elevation	1500 kg	Höchstschußweite horizontal	4900 m
Länge der Züge	1838 mm	Höchstschußweite vertikal	3700 m
Art der Züge	Kub. Parabol- züge 3°/5°	Munition:	
Anzahl der Züge	20	Geschoßgewicht	0,134 kg
Gewicht von Rohr und Verschuß	127 kg	Gewicht der Sprengladung	0,0395 kg
Höchstschußweite horizontal	6400 m	Geschoßlänge	78,5 mm
Höchstschußweite vertikal	4800 m	Gewicht der kpl. Patrone	0,32 kg
Konstruktion:	modifizierte Rhein- metall-Flugzeug- kanone 108 MK 103; Gasdrucklader	Länge der kpl. Patrone	203 mm
Munition:		Feuer- geschwindigkeit	280 Schuß/Min. maximal 120 Schuß/Min. im Einsatz
Geschoßgewicht	0,625 kg Sprenggeschoß 0,685 kg Panzer- sprenggeschoß	Bereitschafts- munition	20 Schuß- Magazine
Gewicht der kpl. Patrone	1,5 kg	Lafette:	
Länge der kpl. Patrone	368 mm	Elev./Depression	+85°/-11°
Zünder	Kopfzünder	Seitenrichtfeld	unbegrenzt
Zündmasse	Duplex	Gewicht der Wiege, Bremsesw. (schwin- gende Masse)	43 kg
Bereitschafts- munition	Ladestreifen, 8 Schuß	Gewicht der Lafette (ohne Visier)	282 kg
Lafette:		Gewicht der kpl. Waffe	420 kg
Elev./Depression	+90°/-10°		

2 cm C/38 auf 2 cm Pivot C/30

Geschütz:	
wie 2 cm C/30	
Rückstoßenergie bei 0° Elevation	290 kg
Gewicht von Rohr und Verschuß	57,7 kg
Munition:	
wie 2 cm C/30	
Feuer- geschwindigkeit	480 Schuß/Min. maximal 220 Schuß/Min. im Einsatz

Lafette:	
wie 2 cm C/30	
Gewicht der kpl. Waffe	416 kg

2 cm Flak 35 Vierling L/38

Geschütz:	
4 2 cm C/38-Rohre	
Munition:	
wie 2 cm C/38	
Feuer- geschwindigkeit	1800 Schuß/Min. maximal 880 Schuß/Min. im Einsatz

Lafette:	
Gewicht der Wiege und Bremse	410 kg
Gewicht d. Lafette o. Visier	828 kg
Gewicht der Visier- einrichtung	96,6 kg
Gewicht der elektr. Anlage	31,5 kg
Gewicht des Splitterschutzes	500 kg
Gewicht der kpl. Waffe	2150 kg

Torpedo Typ G 7 a

Kaliber	533 mm
Antrieb	Preßluft
Gefechtskopf	430 kg TNT
Laufstrecke bei 30 kn	15 000 m

Laufstrecke bei 40 kn	5000 m
Laufstrecke bei 45 kn	4500 m
Kreiseleinstellung	bis 90° links/rechts in Stufen von 1°
Tiefeneinstellung	bis 52 m in Stufen von 1 m

U-Abwehr-Bewaffnung

Als Grundausrüstung hatten alle Zerstörer die sogenannte »mittlere U-Abwehr-Ausrüstung« aus vier Wasserbombenwerfern, je zwei an Backbord und Steuerbord, mit Nachladegestellen, und sechs einzelnen Wasserbomben in Einzelgestellen. Es waren genug Wasserbomben für zwei bis vier Angriffe mit je 16 Wabos an Bord. Es gab zwei Wabo-Typen, WBF und WBG (WasserBombe F bzw. G).

	WBF	WBG
Sprengladung	60 kg	60 kg
Gesamtgewicht der Wabo	139 kg	180 kg
Tiefeneinstellung	15, 25, 35, 45, 60, 75 m	20, 35, 50, 70, 90 und 120 m
Mindesteinstell- tiefe	6 m	6 m
Sinkgeschwindig- keit	2,23 m/sec	3,5 m/sec
Wirksamkeit		
Zerstörungszone		0-5,6 m
Gefahrenzone		5,6-17 m
Schadenszone		17-28 m
keine Wirkung		über 28 m
Mindestwurfabstand	30 m	30 m

8.6 cm Raketen-Abschußgerät M 42/M 43

Kaliber	86 mm
Länge des Werfers	ca. 1270 mm
Gewicht des Werfers	ca. 27 kg
Gewicht der Lafette	ca. 36 kg
Seitenricht- bereich	360°

Elevation +90°
Sehr primitives Gerät. Frühe Versionen hatten nicht einmal eine Visiereinrichtung.

Munition:

a) 8,6 cm Rkt. Sprenggranate L/4,8

Gewicht ca. 8,4 kg

Länge 417 mm

Treibladung Schwarzpulver

Reichweite 400, 600
oder 800 m

Gefechtskopf ähnlich der
8,8 cm Spreng-
granate

Erkennungsfarbe gelb

b) 8,6 cm Rkt. Drahtseilgerät

Gewicht R.Dg. 400: 5 kg

R.Dg. 1000:

5,3 kg

Länge: R.Dg. 400:

392 mm

R.Dg. 1000:

426 mm

Treibladung Schwarzpulver

Reichweite 400 bzw. 1000 m

Öffnungshöhe: R.Dg. 400:

300-400 m

R.Dg. 1000:

800-1000 m

Drahtlänge 100 m

c) 8,6 cm Rkt. Leuchtgeschöß

Gewicht R.Lg. 4,3 kg

Länge: 392 mm

Treibladung Schwarzpulver

Reichweite
horizontal 1100 m bei
40° Elev.

Reichweite
vertikal 350 m bei
40° Elev.

Brenndauer 30 sec

Weitere Raketentypen zum Nebeln, als Signalrakete usw. waren vorgesehen und wurden auch produziert, aber Kritik der Flotte an der Typenvielfalt führten zu einer Reduzierung der tatsächlich an die Front gekommenen Typen. Hauptsächlich eingesetzt wurden die hier beschriebenen.

Minen

EMC (Einheitsmine »C«)

Typ Ankertau-Kon-
taktmine

Sprengladung 300 kg
Durchmesser ca. 1,1 m
Höhe 2,1 m (einschl.
Dämpfungsfeder)

Wandstärke 3,5 mm Stahl

Gesamtgewicht

Mine und Anker 1100-1300 kg

Standard-Anker-
taulängen 100 m 12,5 mm

Stärke

200 m 11,5 mm

Stärke

300 m 9,5 mm

Stärke

500 m 8,0 mm

Stärke

Zünder 7 Bleikappen
(5 oben, 2 unten)

normale Tiefen-
einstellung 3-6 m

Dies war die Standard-Kontaktmine. Es gab zahlreiche Abwandlungen, insbesondere bei der Zündung, darunter schwimmende Zündauslöserleinen, Zusatzschwimmer und U-Boot-Kontaktzünder. Ein Zusatz zur Minenbezeichnung deutete an, welches dieser Zusatzgeräte Verwendung fand.

Gelegentlich wurden auch Räumhindernisse verwendet. Am häufigsten wurden die oberen 6 m Ankertau durch eine 16 mm-Kette ersetzt. Dies bedeutet jedoch zusätzliches Gewicht, so daß das Ankertau verkürzt werden mußte und die Mine dann nicht in so tiefem Wasser wie die normalen Ankertauminen gelegt werden konnte.

EMF (Einheitsmine Fernzündung)

Typ Ankertau-
Magnetmine

Zündung magnetisch

Sprengladung 350 kg

Durchmesser ca. 1,1 m

Wandstärke 7 mm Alu-
Legierung

Ankertaulängen 200 m 11 mm

Stärke

300 m 9,5 mm

Stärke

500 m 8,0 mm

Stärke

Normale Tiefen-
einstellung 12-15 m

Zündmechanismus bipolar, durch vertikales Magnetfeld von 5–10 mg aktiviert

Von der Magnetmine gab es verschiedene Abwandlungen, darunter eine Grundmine, die nach dem Abwurf auf dem Meeresboden liegen blieb. Diese wurden in flacheren Gewässern als die normale EMF gelegt, meist durch U-Boote, S-Boote oder Flugzeuge, bei denen das geringere Gewicht der Mine von Vorteil war (es gab keinen schweren Anker oder Ankertaue). Die hier beschriebene Mine wurde meist durch Zerstörer oder Torpedoboote gelegt. Ankertaue-Magnetminen LMA und TMB/C wurden von Flugzeugen und U-Booten bzw. leichten Überwasserfahrzeugen gelegt.

Räumschuttmittel

Ziel jeglicher Verminung ist es, bestimmte Gewässer der Nutzung durch den Feind zu entziehen, und je länger dies möglich ist, desto wirksamer ist die Störung des feindlichen Schiffsverkehrs. Es ist dazu nicht immer notwendig, feindliche Schiffe zu versenken. Schon die bloße Kenntnis von einer Minensperre wird eine Durchquerung des betroffenen Seegebiets verhindern. Wenn eine Sperre jedoch erst einmal entdeckt ist, wird sie geräumt, und je schwieriger die Räumung ist, desto länger wird sie wirksam bleiben. Beide Seiten haben zahlreiche Maßnahmen ergriffen, die den Minensuchern ihre Aufgabe erschwert haben. Dazu gehörten Minenattrappen (an denen die Minensucher wertvolle Zeit vergeudeteten), Reißgreifer (die die Räumleinen durchtrennten), Minen, die speziell gelegt wurden, um die Minensucher auszuschalten, und eine Mischung verschie-

dener Minentypen (was dazu führte, daß eine Sperre nach Kontakt-, Magnet- und möglicherweise akustischen Minen abgesehen werden mußte). Um die Sache noch mehr zu komplizieren, konnten die Magnetminen Verzögerungszünder haben, die die Mine erst nach Ablauf einer bestimmten Zeit (bis zu 200 Tage) scharf machten. Es gab auch Schiffszähler, die die Minen erst schärften, wenn z. B. 10 Schiffe über sie hinweggelaufen waren. All diese Maßnahmen machten den Minensuchern das Leben sehr schwer, und wenn man alle Fortentwicklungen sowie die schiere Anzahl der im 2. Weltkrieg gelegten Minen mit berücksichtigt, so überrascht es nicht, daß es noch heute Minensperrgebiete gibt. Die Magnetminen, die Batterien enthalten, werden mit der Zeit wirkungslos, aber Kontaktminen können, wenn das Gehäuse nicht korrodiert, sehr lange Zeit gefährlich bleiben.

RB (Reißboje)

Diese bestand aus einer birnenförmigen Stahlboje, die auf dem Meeresgrund verankert war, und an deren Ankertaue eine oder zwei Scheren befestigt waren. Eine Sprengladung war nicht vorhanden. Einziger Zweck war das Durchtrennen von Räumleinen. Sie konnte bis in 100 m Wassertiefe gelegt werden.

EMR (Einheitsmine, reißen)

Dies war eine leere Einheitsmine mit 5 Zünderattrappen, die wie eine scharfe Mine aussah. Sie hatte normalerweise eine 50 m lange Kette am oberen Ende des Ankertaues und konnte mit Scheren bestückt werden. Eine Variante davon hatte eine Doppelkette als Verankerung, aber diese konnte nur in geringer Wassertiefe ausgelegt werden. Wie die RB trug auch sie keine Sprengladung.

6 KESSELSYSTEME

	Wagner groß	Wagner klein	Benson	Admirali- täts-Dreitrom- melkessel
Verdampfungsleistung	54 658 kg/h	47 628 kg/h	59 857 kg/h	56 700 kg/h
Kesseldruck	70 kg/cm ²	70 kg/cm ²	110 kg/cm ²	21 kg/cm ²
Temperatur am Überhitzerauslaß	450° C	450° C	510° C	320° C
Speisetemperatur	175°C	175°C	100° C	—
Wirkungsgrad	78 %	78 %	77 %	76 %
Kesselheizfläche	394 m ²	345 m ²	497 m ²	715 m ²
Überhitzerheiz- fläche	100 m ²	86 m ²	62 m ²	120 m ²
Luftvorwärmer	617 m ²	531 m ²		—
Strahlungsheiz- fläche	31,2 m ²	28,6 m ²		—
Brennraum- volumen	16,8 m ³	14,1 m ³	18,64 m ³	28 m ³
Treibstoff- förderdruck	15,4 kg/cm ²	14,7 kg/cm ²		21,3 kg/cm ²
Leergewicht	41,3 t	38,6 t	40 t	46,25 t
Gesamtlänge	6,38 m	6,38 m	6,99 m	4,29 m
Gesamthöhe	5,62 m	5,4 m	6,99 m	5,09 m
Gesamtbreite	3,65 m	3,5 m	4,25 m	6,23 m
Brenner	2 Doppelender Saake	2 Doppelender Saake	2 Doppelender Blohm & Voß	9
Brennstoff- durchsatz	4853 kg/h	4245 kg/h	3969 kg/h	ca. 4000 kg/h

7 ERFOLGE DER MINENEINSÄTZE

Anmerkungen zu der Verlustliste:

Tonnage: in BRT (Bruttoregistertonnen)
Kriegsschiffe in ts Wasserverdrängung

Nation: es wurden der Einfachheit halber die heute üblichen Nationalitätszeichen für Autos benutzt

Typ: D - Dampfer MT - Motortankschiff
MS - Motorschiff Tr - Trawler
DD - Zerstörer B - Bagger
P - Passagierschiff F - Fischereifahrzeug

Operation: folgende deutsche Zerstörer waren an den einzelnen Operationen beteiligt:

- 1 (Humber): Heidkamp, Eckholdt, Roeder, Galster, Lüdemann
- 2 (Themse): Heidkamp, Künne, Lüdemann, Galster
- 3 (Themse): Arnim, Heidkamp, Künne
- 4 (Humber): Lody, Eckholdt, Künne
- 5 (Cromer): Lody, Giese
- 6 (Newcastle): Künne, Ihn, Steinbrinck, Beitzen, Heinemann
- 7 (Themse): Eckholdt, Steinbrinck, Ihn
- 8 (Newcastle): Heidkamp, Galster, Schmitt, Eckholdt, Beitzen, Ihn
- 9 (Cromer): Heinemann, Zenker, Koellner
- 10 (Shipwash): Eckholdt, Beitzen, Schultz
- 11 (Cromer): Heinemann, Zenker, Koellner

Minenerfolge in der Nordsee, 1939-40

Datum	Name	Tonnage	Land	Typ	Position	Op.
22.10.39	Whitemantle	1692	GB	D	6 sm östl. Withernsea-Leuchtt.	1
23.10.39	Albania	1214	S	D	3 sm nördl. Humber-Feuerschiff	1
29.10.39	Varangmalm	3551	N	D	53°50'N 00°17'O	1
30.10.39	Juno	1241	SF	D	53°45'N 00°17'O	1
3.11.39	Canada	11 108	DK	MS	53°40'N 00°17'O	1
4.11.39	Sig	1342	N	D	53°43'N 00°17'O	1
31.12.39	Box Hill	5677	GB	D	53°32'N 00°24'O	1
13.11.39	Blanche	1360	GB	DD	Tongue-Feuerschiff	2
13.11.39	Ponzano	1346	GB	D	51°29'N 01°25'O	2
13.11.39	Matra	8003	GB	D	1 sm östl. Tongue-Feuerschiff	2
15.11.39	Woodtown	794	GB	D	3/4 sm nordöstl. Spit-Tonne	2
19.11.39	Grazia	5857	I	D	5 sm nördl. Foreland	2
23.11.39	Hookwood	1537	GB	D	3 1/2 sm ostnordöstl. Tongue-Feuerschiff	2
27.11.39	Spaarndam	8857	NL	D	2 sm nordöstl. Tongue-Feuerschiff	2
28.11.39	Rubislaw	1014	GB	D	1 1/2 sm ostnordöstl. Tongue-Feuerschiff	2
30.11.39	Sheafcrest	2730	GB	D	51°32'N 01°26'O	2

Datum	Name	Tonnage	Land	Typ	Position	Op.
1.12.39	Dalryan	4558	GB	D	2 1/2 sm südwestl. Tongue-Feuerschiff	2
2.12.39	San Calisto	8010	GB	MT	2 1/2 sm nordnordöstl. Tongue-Feuerschiff	2
6.12.39	Paralos	3435	GR	D	2 sm ostnordöstl. Tongue-Feuerschiff	2
8.12.39	Merel	1088	GB	D	Gull-Feuerschiff, Ramsgate	2
15.12.39	Ursus	1499	S	D	51°35'N 01°36'O	2
18.11.39	Simon Bolivar	8309	NL	D	51°40'N 01°41'O	3
18.11.39	Blackhill	2492	GB	D	Longsand-Tonne	3
19.11.39	Torchbearer	1267	GB	D	Shipwash-Feuerschiff	3
20.11.39	Mastiff	520 ts	GB	Tr	Themsemündung	3
21.11.39	Tereukuni Maru	11930	Japan	MS	51°50'N 01°30'O	3
21.11.39	Gipsy	1335	GB	DD	vor Harwich	3
21.11.39	Geraldus	2495	GB	D	3 sm westnordwestl. Sunk-Feuerschiff	3
22.11.39	Lowland	974	GB	D	2 sm ostnordöstl. Gunfleet-Tonne	3
10.12.39	Ray of Hope	98 ts	GB	B	Themsemündung	3
19.11.39	B. O. Borjesson	1585	S	D	53°36'N 00°21'O	4
19.11.39	Rhuys	2921	F	D	2 sm von Humber-Feuerschiff	4
24.11.39	Mangelore	8886	GB	D	288° 1 1/2 sm von Spurn-Feuerschiff	4
26.11.39	Pilsudski	14294	PL	P	314° 26 sm von Outer Dowsing	4
30.11.39	Realf	8083	N	MS	53°55'N 00°20'O	4
4.12.39	Horstead	1670	GB	D	53°48'N 00°16'O	4
4.12.39	Gimle	1271	N	D	53°48'N 00°16'O	4
8.12.39	Corea	751	GB	D	2 1/2 sm nordöstl. Cromer Leuchtturm	5
12.12.39	King Egbert	4535	GB	MS	4 sm südwestl. Hais- borough-Feuerschiff	5
13.12.39	Rosa	1146	B	D	vor d. Tynemündung	6
13.12.39	William Hallett	202 ts	GB	Tr	vor d. Tynemündung	6
14.12.39	Inverlane	9141	GB	MT	55°05'N 01°07'W	6
14.12.39	James Ludford	506 ts	GB	Tr	vor d. Tynemündung	6
15.12.39	Strindheim	321	N	D	vor d. Tynemündung	6
15.12.39	Ragni	1264	N	D	55°02'N 01°12'W	6
15.12.39	H. C. Flood	1907	N	D	55°02'N 01°12'W	6
16.12.39	Evalina	202 ts	GB	Tr	vor d. Tynemündung	6
16.12.39	Sedgefly	520 ts	GB	Tr	vor d. Tynemündung	6
16.12.39	Amble	1162	GB	D	54°55'N 01°03'W	6
19.12.39	Jytte	1877	DK	D	vor d. Tynemündung	6
20.12.39	Mars	1877	S	D	1 sm von St. Mary's Feuerschiff	6
6. 1.40	Eta	81	GB	F	6 sm von Outer Gabbard Feuerschiff	7
7. 1.40	Cedrington Court	5160	GB	D	2 sm nordöstl. North Goodwin-Feuerschiff	7

Datum	Name	Tonnage	Land	Typ	Position	Op.
7. 1.40	Towneley	2888	GB	D	1 sm ostnordöstl. Nordost Spit-Tonne	7
9. 1.40	Dunbar Castle	10002	GB	D	51°23'N 01°34'O	7
9. 1.40	Truida	176	NL	MS	51°27'N 01°50'O	7
16. 1.40	Josephine Charlotte	3310	B	D	51°32'N 01°33'O	7
19. 1.40	Grenville	1485	GB	DD	51°39'N 02°17'O	7
11. 1.40	Lucida	251	GB	F	55°00'N 00°53'W	8
11. 1.40	Traviata	5123	I	D	8 sm südöstl. Cromer Knoll	9
12. 1.40	Granata	2719	GB	D	53°13'N 01°21'O	9
17. 1.40	Asteria	3313	GR	D	nordöstl. Hais- borough-Feuerschiff	9
13. 2.40	British Triumph	8501	GB	MT	53°06'N 01°25'O	10
14. 2.40	Giorgio Ohlsen	5694	I	D	53°18'N 01°08'O	10
17. 2.40	Baron Ailsa	3656	GB	D	53°17'N 01°12'O	10
24. 2.40	Clan Morrison	5936	GB	D	53°07'N 01°22'O	10
24. 2.40	Jevington Court	4544	GB	D	53°08'N 01°22'O	10
11. 3.40	Amor	2325	NL	D	51°24'N 02°09'O	10
11. 3.40	Halifax	165	GB	F	3 sm südöstl. Alde- burgh-Feuerschiff	10
15. 3.40	Melrose	1589	GB	D	51°21'N 02°13'O	10
17. 3.40	Capitaine Augustin	3137	F	D	51°31'N 01°27'O	10
17. 3.40	Sint Annaland	2248	NL	D	51°23'N 02°01'O	10
18. 3.40	Tina Primo	4853	I	D	51°20'N 01°42'O	10
27. 2.40	PLM 25	5391	F	D	53°19'N 01°12'O	11
9. 3.40	Chevychase	2719	GB	D	53°18'N 01°13'O	11
12. 3.40	Gardenia	3745	GB	D	53°04'N 01°33'O	11

Beschädigt, aber nicht versenkt wurden die folgenden britischen Schiffe:

Datum	Name	Tonnage	Nation	Typ	Position	Op.
18.11.39	James J. McGuire	10525	GB	MT	51°46'N 01°40'O	3
14.12.39	Atheltemplar	8239	GB	MT	55°05'N 01°07'W	6
21.12.39	Dosina	8053	GB	MT	1/2 sm südwestl. Hais- borough-Feuerschiff	5
22.12.39	Gryfevale	4434	GB	D	3 sm östl. Tynemündung	6?
26.12.39	Adellen	7984	GB	MT	51°30'N 01°43'O	2?

Minenoperation vor Falmouth, 28./29. 9. 40

Datum	Name	Tonnage	Nation	Typ
30. 9.40	Sappho	387	GB	Yacht
3.10.40	Lady of the Isles	166	GB	D
6.10.40	Jersey Queen	910	GB	D
6.11.40	Sevra	253 ts	GB	Tr
8.11.40	Anz	221 ts	GB	Tr

Bibliographie

Kriegstagebücher (deutsch) Marinegruppe West Marinegruppe Nord Führer der Zerstörer 4., 5., 6. und 8. Zerstörerflottille Führer der Torpedoboote 1., 2., 3., 4., 5. und 6. T-Flottille Hans Lody, Erich Giese, Paul Jacobi, Bruno Heinemann, Max Schultz, Friedrich Ihn, Karl Galster, Leberecht Maass, Erich Steinbrinck, Richard Beitzen, Theodor Riedel, Hermann Schoemann, Z. 23, Z. 24, Z. 27, Z. 29, Z. 31, Z. 32, Z. 35, Z. 36, Z. 38, Z. 39, Z. 43, ZH 1, ZG 3 T 22, T 23, T 25, T 26, T 27, T 28, T 29, T 24

Kriegstagebücher (britische) Newcastle, Jersey, Jamaica, Sheffield, Mauritius, Enterprise, Emerald, Diadem, Glasgow, Trident

Untersuchungsberichte (britische) Edinburgh (1. 5. 42), Trinidad (29. 3. 42), Glasgow (28. 12. 43), 10. Flottille (9. 6. 44)

Kriegstagebücher der britischen Luftwaffe 144., 236., 404. und 502. Staffel Fliegerhorst Stornoway Fliegerhorst Davidstowe Moor

Offizielle Handbücher Konstruktion Rheinmetall-Borsig: Angaben über Marinegeschütze Handbuch der deutschen Kriegsschiffstypen (Heft 1, M.Dv.Nr. 401, 1944) Handbuch der U-Bootsjagd (M.Dv. Nr. 93, OKM 1/1944)

Bücher

Barker, R.: *The Ship Busters*. 1957.
Bekker, C.: *Verdammte See*. 1971.
Busch, F. O.: *Prinz Eugen*. 1975.
Dickens, P.: *Narvik*. 1974.
Gröner, E.: *Die deutschen Kriegsschiffe, 1815-1936*. 1937.
Gröner, E.: *Die deutschen Kriegsschiffe, 1815-1945*. Bd. 1, 1966.
Gröner, E.: *Die deutschen Kriegsschiffe, 1815-1945*. Neubearbeitung von D. Jung und M. Maass. Bd. 2, 1983.
Gröner, E.: *Die Schiffe der deutschen Kriegsmarine und Luftwaffe 1939-1945*. 1954.
Güth, R.: *Zerstörer Z 34*. 1980
Harnack, W.: *Zerstörer unter deutscher Flagge*. 1977.
Hildebrand, H. H., u.a.: *Die deutschen Kriegsschiffe*. 7 Bde. 1979.
Jung, D., u.a.: *Anstriche und Tarnanstriche der deutschen Kriegsmarine*. 1977.
Kühn, V.: *Torpedoboote und Zerstörer im Einsatz, 1939-1945*. 4. Aufl. 1983.
Lenton, H. T.: *German Surface Vessels*, Bd. 1. 1966.
Lohmann, W. und Hildebrand, H. H.: *Die deutsche Kriegsmarine 1939-1945*. 1956.
Macintyre, D.: *Fighting Ships and Seamen*. 1963.
Macintyre, D.: *The Naval War Against Hitler*. 1971.
March, E.: *British Destroyers*. 1966.
Mars, A.: *British Submarines at War 1939-1945*. 1971.
Potter, J. D.: *Fiasco*. 1970.
Rohwer, J. und Hümmelchen, G.: *Chronik des Seekriegs, 1939-1945*. 1968.

- Roskill, S. W.: The War at Sea. 3 Bde. 1957.
- Ruge, F.: Der Seekrieg 1939-1945. 3. Aufl. 1962.
- Thomas, E.: Torpedoboote und Zerstörer. 1964.
- Wagge, J.: The Narvik Campaign. 1964.
- British Vessels Lost at Sea. 1977.
- Jane's Fighting Ships. 1942.
- Weyers Taschenbuch der Kriegsflotten 1939, 1940, 1941/42 und 1943/44.
- Zeitschriftenartikel:
- Hümmelchen, G.: Minenerfolge deutscher Zerstörer an der englischen Ostküste 1939-40. Marine-Rundschau 1, 1960.
- Whitley, M. J.: Kriegsschauplatz Finnbusen 1944. Der Verlust der Zerstörer Z 35 und Z 36. Marine-Rundschau 5, 1981.
- Andere offizielle Dokumente
- Ballistics of Naval Instruments, F. H. Pub., BIOS Gp. 2, Hec 723
- KI EP Nr. 1260/40
- KI ZB 1460
- SKL Illa 4261 (10. 2. 44)
- SKL Illa 9464
- SKL QuAI SF 25 661/43 (16. 12. 43)
- SKL QuAI St 833/44
- Y.A.R.D. Report YE 47 A (1948)

Register

A

«Abeille XIV» (frz. Schlepper) 158
A-Boote 11, 60
«Achates» (brit. Zerst.) 211 ff.
«Admiral Graf Spee» 99ff., 108
«Admiral Hipper» 27, 125, 127ff., 154ff.,
160, 187f., 208, 210ff., 252
«Admiral Scheer» 100, 107, 127, 188, 194,
208, 210, 278, 287ff.
«Aide» (brit. Schlepper) 158
«Albatros» 58, 108, Untergang 146
Alberts, K.Kpt. 256
Alliierte Dreierkommission 291
«Alsterufer» (Blockadebrecher) 227f., 236
Altafjord 208, 254 ff.
«Amazon» (brit. Zerst.) 12, 202
Anglo-poln. Vertrag 101
«Anton Schmitt» 33ff., 105, 127ff., Unter-
gang 138
«Appolonia» (brit. Frachter) 157f.
«Ark Royal» (brit. Flugzeugträger) 149
«Arngast» (Schlepper) 209
«Arromanches» (frz. Flugzeugträger) 295
Asdic 89 f.
«Ashanti» (brit. Zerst.) 240ff.
Askania-Steuerung 29
Askim, norw. F.Kpt. 135
«Athabaskan» (kanad. Zerst.) 240ff.
«Atlantis» (brit. Lazarettsschiff) 149
«August Bolten» (Frachter) 180f.
«Aurora» (brit. Leichter Krz.) 186
Ausbildungsstand 57, 236, 257, 286f.

B

«Baccarat» (ex T 20) 300
Bachmann, Kptl. 211
«Bachstelze», Tragschrauber 264

«Bahia Laura» (dt. Dampfer) 180f.
Ballangenfjord 136, 139, 141
Baltenflotte 161, 188
Baltischport 271 ff., 279f.
Barbara-Umbau 68, 92, 298
«Barcelona» (dt. Frachter) 186
Bäreninsel 174, 202, 211
Barentssee 174ff., 197ff., 202f., 210
Barkow, K.Kpt. 247
«Barmbeck» (Frachter) 174
Batz, île de 248ff.
«Bateau» (sowj. Frachter) 198
«Beagle» (brit. Zerst.) 202
Bechtolsheim, Kpt. z. S. Freiherr v. 209, 239,
244 ff.
«Bédouin» (brit. Zerst.) 142 ff.
Behncke, Adm. 11
Benfer, F.Kpt. 198
Berger, Kpt. z. S. 123, 150, 156, 161, 164f.,
194, 201, 211, 256
«Berlin» (Lazarettssch.) 106
«Bernd von Arnim» 26, 107ff., 127ff., Unter-
gang 144
«Beverley» (brit. Zerst.) 202
Bey, K.Kpt./Kpt. z. S./Adm. 43, 74f., 115f.,
139ff., 150, 153, 239
Bickford, brit. Kptl. 118
«Bir Hakeim» (ex T 11) 300
Birnbacher, K.Kpt. 247f.
«Bismarck» 7, 27, 83, 112, 162, 169f., 192,
194
«Black Prince» (brit. Leichter Krz.) 240ff.,
249
«Blanche» (brit. Zerst.) 114
Blockadebrecher 105, 162, 214, 222, 227ff.,
253, 255
Blohm & Voss 10, 14, 26f., 31, 58, 156,
163, 259
«Blücher» 27, 147
«Blyskawica» (poln. Zerst.) 103, 244ff.

Boehm, Adm. 101, 108ff., 118, 189, 207
Böhmer, Kptl. (Ing.) 203
Boehmig, K.Kpt. 124
Bohmann, Kptl. 205
Bol Gorodetzki, Kap 190
Bonte, Kommodore 112, 127, 134 ff.
Bordeaux 150, 222, 237, 240
Bosvieux, frz. Kpt. z. S. 295
«Bourrasque» (frz. Zerst.) 12
«Bramble» (brit. Minensucher) 212
Brandschutzmassnahmen 41
Breckwoldt, Oblt. z. S. 272, 275
«Bremse», Artillerieschulsch. 185f.
Brest 150ff., 156, 162, 187, 214, 222ff.,
234
«Brummer», Schulsch. u. Minenleger 28,
253
«Bruno Heinemann» 26, 82, 84, 89, 91 f.,
97, 99f., 107ff., 127ff., 145ff., 156ff.,
172, 194, Untergang 164, 194
«Bulldog» (brit. Zerst.) 202, 21 lf.
«Burza» (poln. Zerst.)

C

«Campbell» (brit. Zerst.) 167
Carls, Adm. 43, 188, 201
«Caroline Moller» (brit. Schlepper) 160
«Castor» (Eisbrecher) 162
«Charybdis» (brit. Leichter Krz.) 224ff.,
301
«Chaser» (brit. Schlepper) 292
Ciliax, Adm. 166, 196
Clarke, brit Kpt. z. S. 228
«Clyde» (brit. U-Boot) 150
«Cobra» (Minensch.) 150
«Colossus» (brit. Flugzeugtr.) 295
«Cornouaille» (dt. Frachter) 180f.
«Cossack» (brit. Zerst.) 142 ff.
«Crystal» (brit. Zerst.) 292
Currie, brit. F.Kpt. 247

D

Dalrymple-Hamilton, brit. Adm. 267
Danzig 72, 90
DD 939 (ex Z 39) 294
Dehnert, Kptl. 274
Densch, Adm. 100, 103, 105
Deschimag-Werft 26f., 31, 34f., 42, 45ff.,
49f., 63, 67, 72, 163, 186, 259, 271
«Désaix» (ex «Jacobi») 295 ff.

deutsch-engl. Flottenabkommen 18, 101
Deutsche Werke 26ff., 97, 156, 186, 207
«Deutschland» (Panzersch.) 100f., 108
«Diadem» (brit. Leichter Krz.) 267f.
«Dicto» (brit. Frachter) 253, 262
Dieselantrieb 37, 44, 49ff., 74f.
«Diether von Roeder» 20, 34f., 99, 101 f.,
107ff., 127ff., Untergang 144
Dietl, General 127, 174
«Dithmarschen» (Trossschiff) 99, 149
Divisionsbote 9
Dominik, K.Kpt. 259
«Dompaire» (ex T 14) 300
«Donau II» (Frachter) 180f.
«Donbass» (sowj. Tanker) 210
Dönitz, Grossadmiral 75, 77, 252
Doppelboden 24, 38, 58, 61, 179
Doppelturm 15 cm, Probleme 37f., 41, 43,
82 ff.
«Doris» (frz. U-Boot) 297
«Duke of York» (brit. Schlachtsch.) 267

E

«Eclipse» (brit. Zerst.) 198 ff.
«Edinburgh» (brit. Leichter Krz.) 201 ff.
«Eidsvold» (norw. Panzersch.) 135
«Elsass» (Minensch.) 262
«Emden» 12, 58, 107, 170
«Emerald» (brit. Leichter Krz.) 154f.
«Empire Ranger» (brit. Frachter) 198
«Enchanter» (brit. Schlepper) 292
«Enforcer» (brit. Schlepper) 292
«Enterprise» (brit. Leichter Krz.) 227ff., 261
Erdmann, Kptl. 63, 166
Erdmenger, K.Kpt./Kpt. z. S. 214, 219ff.
«Erich Giese» 26, 107ff., 127ff., Untergang
144
«Erich Koellner» 26f., 123ff., 127ff., Unter-
gang 143
«Erich Steinbrinck» 26, 31, 91, 93, 99ff.,
107ff., 127, 148ff., 156ff., 172, 201,
253ff., 264, 286, 290ff., 298
«Ermland» (Trosssch.) 162
«Eskimo» (brit. Zerst.) 142ff., 155, 244ff.
Eubel, Kptl. (Ing.) 292
«Evertsen» (holl. Zerst.) 12

F

«Falke» 58, 108, 148, 156, 166, 242
«Fernwood» (brit. Frachter) 157

Feuergeschwindigkeit 12, 37, 79, 82, 85, 91
 Feuerleitung 21, 36, 49ff., 60, 63, 67, 69, 72
 f., 87 f.
 Finn.-sowj. Waffenstillstand 276, 278
 Forbes, brit. Adm. 110
 «Foresight» (brit. Zerst.) 202
 «Forrester» (brit. Zerst.) 142ff., 203
 Forsberg, brit. Kptl. 294
 «Foxhound» (brit. Zerst.) 142 ff.
 «France-Hélène» (frz. Dampfer) 297
 «Franke» (Vp-Boot) 180f.
 «Freda Peters» 292
 Freyberg, Freiherr v. 59
 «Friedrich Eckholdt» 92, 99f., 107ff., 123
 ff., 127ff., 145ff., 156ff., 169ff., 211 ff.,
 Untergang 212, 252
 «Friedrich Ihn» 26, 90f., 94, 99ff., 10 7ff.,
 127, 148ff., 156ff., 194ff., 201, 252,
 256, 289ff., 298
 Friedrichs, K.Kpt. 145
 «Fubuki»-Klasse (jap. Zerst.) 13
 «Furious» (brit. Flugzeugtr.) 142, 146, 177
 «Fury» (brit. Zerst.) 198

G

Gadow, F.Kpt. 114
 «Gambia» (brit. Leichter Krz.) 227
 Gartzon, Kptl. von 232
 Gasmunition 239 f.
 Geleitboote Typ F 1-10 27f.
 Geleitzüge 172, 180, 187, 192, 195ff.,
 208ff., 234, 267, 288ff.
 Generatorleistungen 33 f., 40, 49, 58, 61,
 67, 69
 «Georg Thiele» 25, 98ff., 127ff., 155, 255,
 Untergang 144
 «Georges Leygues» (frz. Leichter Krz.) 296
 «Gerard Callenburgh» (holl. Zerst., s. a.
 ZH 1) 14, 68, 227f.
 Gerlach, Kptl. 135
 Gerlach, Kpt. z. S. 264, 286
 Germaniawerft 10, 15, 26f., 46, 49, 58, 67,
 117, 186, 261
 Gerstung K.Kpt. 211
 Geschütze, 15 cm, Probleme llf., 14, 36f.,
 47, 79ff., 301 «Gipsy» (brit. Zerst.) 114
 «Glasgow» (brit. Leichter Krz.) 227ff., 256,
 261

«Glorious» (brit. Flugzeugtr.) 14
 «Glowworm» (brit. Zerst.) 128f.
 «Gneisenau» 27, 34, 99, 108, 114, 127, 147
 ff., 165 ff.
 Göring, Hermann 99
 Golovko, sowj. Adm. 172
 «Gossamer» (brit. Minensucher) 203
 «Gote» (Vp-Boot) 180f.
 «Gotland» (schwed. Krz.) 169
 Gotzmann, Kptl. 242
 «Graf Zeppelin» 27
 «Greif» 58, 108, 146, 156, 253, Untergang
 242
 «Gremyashchi» (sowj. Zerst.) 172, 198
 «Grenville» (brit. Zerst.) 120, 223 ff.
 «Grille» (Aviso) 28, 99, 107
 «Grom» (poln. Zerst.) 103
 «Gromky» (sowj. Zerst.) 172
 «Grozny» (sowj. Zerst.) 172
 Grund, Kptl. 241
 Gruppenhorchgerät (GHG) 88 f.
 «Groupe Marceau» 295ff.
 «Gryf» (poln. Minenleger) 105f.

H

H 145 (Torpedoboot) 58
 «Hai» (Tender) 148
 «Haida» (Kanad. Zerst.) 240 ff.
 «Hambleton» (brit. Zerst.) 292
 «Hamburg» 162
 Hansen, Obi. z. S. 247
 «Hans Lody» 25f., 32, 91, 93, 107ff., 127,
 148f., 156ff., 169, 172, 201, 256ff.,
 286 ff.
 «Hans Lüdemann» 34 f., 102, 107ff.,
 127ff., Untergang 145
 Hardangerfjord 98
 «Hardy» (brit. Zerst.) 137ff.
 Harmsen, K.Kpt. 209
 «Harrier» (brit. Minensucher) 203
 Hasenbein, Maschinist 239
 «Havock» (brit. Zerst.) 137ff.
 «Hazard» (brit. Minensucher) 190
 Heimberg, Kpt. z. S. (Ing.) 56
 Heinlein, Kptl. 294
 Heia 106, 280, 289
 Helgoland 9, 97f., 101, 123
 Herangsfjord 135 ff.
 Herbschlieb, Kptl. 211
 «Hercules» (Schlepper) 174
 «Hermann Künne» 34, 100ff., 107ff.,
 127ff., Versenkung 143

«Hermann Schoemann» 26, 89, 92, 99, 107ff., 127, 148ff., 156 ff., 172ff., 194 ff., 201 ff., Untergang 203ff.
 «Hermes» 251 (s. a. ZG 3)
 «Hero» (brit. Zerst.) 142 ff.
 «Hessen» 57, 277
 «Himalaya» (Blockadebrecher) 214, 222
 Hitler, Adolf 14, 99ff., 125, 163, 187, 192, 208, 213, 238, 252
 «Hoche» (ex Z 25) 295ff.
 Hoffmann, H., K.Kpt. 242f.
 Hoffmann, K., Kpt. z. S. 163, 215
 Holtorf, F. Kpt. 99, 138, 256
 «Hood» (brit. Schlachtkrz.) 110
 Horthy, ung. Staatschef 99
 «Hostile» (brit. Zerst.) 137ff.
 «Hotspur» (brit. Zerst.) 137ff.
 Howaldswerke 10
 «Huascarán» (Werkstattsch.) 195
 Humber, Verminung 111 ff.
 «Hunt»-Klasse (brit. Geleitzerst.) 25, 214, 223f.
 «Hunter» (brit. Zerst.) 137ff., 150
 «Huron» (kanad. Zerst.) 240ff.
 «Hussar» (brit. Minensucher) 203
 Hydrophon 88, 248

I

«Icarus» (brit. Zerst.) 142 ff.
 «Ijora» sowj. Frachter) 196
 Illies-Antriebsanlage 75 ff.
 «Isaac Sweers» (holl. Zerst.) 68
 «Isar» (Frachter) 266
 «Iltis» 59, 114, 156, 166, 188, Untergang 168

J

«Jackal» (brit. Zerst.) 154f., 157ff.
 Jacobsen, Kptl. 168
 «Jaguar» 59, 148, 156, 166, 242, 253
 «Jamaica» (brit. Leichter Krz.) 212
 «Jan Wellern» 136
 «Javelin» (brit. Zerst.) 157, 159, 244ff., 301
 «Jersey» (brit. Zerst.) 116f., 157, 159, 301
 J-Klasse (brit. Zerst.) 44
 «Johann Blumenthal» 151
 Johannessohn, Kpt. z. S. 251, 256
 «Jomsburg» (Schlepper) 103
 «Juniper» (brit. Trawler) 149

«Juno» (brit. Zerst.) 116f.
 «Jupiter» (brit. Zerst.) 154f., 157

K

K 22 (sowj. U-Boot) 254
 Kaafjord 210f., 253
 Kähler, Kpt. z. S. 162
 «Kaiser» (Minensch.) 262, 271
 «Kamerun» (Werkstattsch.) 261
 Kanin Nos 190
 Karbe, K.Kpt. (Ing.) 180
 «Karl Galster» 33ff., 89, 92, 102, 107ff., 127, 148ff., 156ff., 172ff., 201, 239, 252ff., 289ff.
 «Karl Libknecht» (sowj. Zerst.) 172
 «Karlsruhe» 147
 «Kashmir» (brit. Zerst.) 154f., 157, 159
 «Kattégatt» (Tanker) 136
 Keitel, Feldmarschall 99
 «Kelt» (norw. Wachboot) 134
 Kessel: Admiralitäts-Dreitommel- 31
 Benson- 27ff.
 La Mont- 28
 Schäden und Rohrrisse 29, 31, 115, 120, 153f., 188, 195, 234, 267, 291
 Velox- 28
 Wagner- 28ff., 34, 40, 56, 61
 Wirkungsgrade 31
 Kessler, General 236 f.
 «Kimberley» (brit. Zerst.) 142 ff.
 «Kipling» (brit. Zerst.) 154 ff.
 Kirkens 172, 174ff., 190, 201, 210
 Kirov-Eisenbahn 172
 «Kléber» (ex «Riedel») 295ff.
 «Kobra» (Minenschiff) 107
 Kohlauf, K.Kpt. 223ff.
 «Köln» 99ff., 105, 108, 118, 188, 252
 Kollisionen 15, 32, 102, 140, 147, 18 8, 240
 «Komet» (Hilfskrz.) 168
 «Kondor» (Tender) 272
 «Kondor» (Torpedoboot) 58, 146, 156, 166, 222, 242
 «Königsberg» 107, 147
 Kopenhagen, K.Kpt. 76, 260
 Kordit 88
 Korrosionsprobleme 29ff., 41, 291, 293
 Kothe, Kpt. z. S. 257, 261, 269ff., 278ff.
 Krancke, Adm. 226, 236 f., 249
 Kreisch, Adm. 171, 234ff., 249
 «Kriemhild» 252
 Kruskop, Maschinist 239

«Kuibyshev» (sowj. Zerst.) 172
Kummetz, Adm. 208, 211ff., 278
Kurland 286 ff.
Küstenbeschiessungen 258, 278, 287ff.

L

L 20 (sowj. U-Boot) 254
L 21 (sowj. U-Boot) 288
«L'Alsacien» (ex T 23) 300
«L'Aucadieux» (frz. Zerst.) 13
«La France» (Frachter) 190
«Laboe» (Tender) 90
«Lampo» (ital. Zerst.) 251
Langheld, Kpt. z. S. 239, 256, 264 ff.
«Lauting» (Minenschiff) 120
«Le Hardi» (frz. Zerst.) 44
«Le Lorrain» (ex T 28) 300
«Leberecht Maass» 20, 97, 99ff., 107ff.,
123, Untergang 124f.
Leckversicherung 31, 41, 63, 66
«Leipzig» 99ff., 105, 114, 118ff., 127, 170,
262, 290, 293 f.
Lemonnier, frz. Adm. 295
«Leningrad» (sowj. Zerst.) 13, 176
«Leopard» (Torpedob.) 78, 114, 146, Unter-
gang 147
«Leopard» (ex Z 39) 297
«Levante» (Frachter) 185
Levchenko, sowj. Adm. 291 f.
«Limbourne» (brit. Geleitzerst.) 223ff., 301
«Linz» 266
«Lionel» (brit. Frachter) 253, 262
Loerke, K.Kpt. 204f.

Londoner Flottenvertrag 18

Loppa 179f.

Lopphavet 179f.

Lorient 150

«Luchs» 78, 146, Untergang 147, 150

«Lucida» (brit. Fischd.) 120

Luftangriffe 15, 42, 48, 50, 67, 107, 125,

142, 149f., 151, 167, 205, 209f., 261 ff.

Luftwaffe, Zusammenarbeit mit 125, 235ff.

Lütjens, Adm. 101, 105, 107, 111, 118,
169f.

«Lützow» 93f., 170f., 205, 211 ff., 255, 259,
278, 287ff.

M

Machens, K.Adm. 50, 76

«Mackay» (brit. Zerst.) 167

«Marceau» (ex Z 31) 295ff.

Marks, Kptl. 20 f.

«Marne» (brit. Zerst.) 40, 210

Marschall, Adm. 148, 215

Martin, Kptl. (Ing.) 239

«Martin» (brit. Zerst.) 40, 210

Maschinenprobleme 8, 14, 32, 46, 112f.,

118, 190, 230

Maschinenraumtemperaturen 40

«Mauritius» (brit. Leichter Krz.) 227, 267 f.

Mauserwerke 91 f.

«Max Schultz» 98ff., 123, 239, Untergang
124f.

«Melbreak» (brit. Geleitzerst.) 214

Memel, Besetzung v. 100

«Meridian» (sowj. Vermessungssch.) 176

«Michael Sars» (norw. Wachboot) 134

«Michel» (Hilfskrz.) 168

Michelet, frz. Minister 295

«Midnattsol» (norw. Dampfer) 185

Minentypen 86, 110f., 113

Minenunternehmen 110 ff., 151, 192, 210,
240, 254, 262, 269ff., 278ff.

«Mogador» (frz. Zerst.) 13, 295

«Molotov» (sowj. Tanker) 175

«Möwe» (Torpedoboot) 12, 57ff., 66, 146f.,
156, 242

«Möwe» (Versuchsboot) 95

MTBs, Angriffe von 166ff., 221, 227, 271,
288

Munitionsverbrauch 79, 175, 249

«Münsterland» (Blockadebrecher) 224

Murmansk 136, 172, 174, 190, 2 54

«Myngs» (brit. Zerst.) 292

N

Narvik 7, 26, 35, 78, 86, 92, 126, 133ff.,
187, 239, 255, 267, 301

Narwa-Bucht 269 ff.

Nashorn-Minensperre 278, 282 ff.

«Newcastle» (brit. Leichter Krz.) 154f.

«Niger» (brit. Minensucher) 203

«Nigeria» (brit. Leichter Krz.) 186

Nil-Minensperre 278 ff.

«Niobe» (Segelschulsch.) 102

Noirmoutier, île de 243

«Nonsuch» (ex Z 38) 293

«Norder» (Schlepper) 103

«Nordkamp» (norw. Wachboot) 136

«Nordland» 162

Nordmann, Adm. 189, 192

«Nordmark» (Trosssch.) 212

«Nordsterner» 179
«Norge» (norw. Panzersch.)
Nowaja Semlja 174, 210
«Nürnberg» 88, 99ff., 105, 114, 118,
127, 147f, 188, 266, 290ff.

O

«Oakland» (Frachter) 148
«Obdurate» (brit. Zerst.) 211 ff.
«Obedient» (brit. Zerst.) 211 ff., 292,
294
Oderwerke 44 f., 103, 156, 259
Ofotfjord 134 ff.
«Oil Pioneer» (brit. Tanker) 149f.
«Olaf Tryggvason» (norw. Minenleger)
146
«Onslow» (brit. Zerst.) 211 ff.
Operationen: Barbarossa 172
Bayern 254
Cerberus 163ff., 192, 194, 221
Fronttheater 252
Juno 148 ff.
Karin 221
Küssel 1 192
Paderborn 216
Polarnacht 194
Regenbogen 211 ff., 252
Rheinübung 169f.
Rösselsprung 208 f.
Seelöwe 151
Silver 291
Sizilien 257
Sommerreise 170f.
Trave 227
Tunnel 224
Walzertraum 205 f.
Weserübung 126 ff.
Wikinger 122 ff.
Zange 190
Zarin 43, 210
Zauber 192
Zauberflöte 205 f.
«Orama» (brit. Transp.) 148
«Oribi» (brit. Zerst.) 198
«Orion» 163
«Orwell» (brit. Zerst.) 211 ff.
«Orzel» (poln. U-Boot) 105
«Osorno» (Blockadebrecher) 236
«Ostmark» (Minensch.) 259, 262
«Ostpreussen» 179
Ostpreussen, Räumung von 288 ff.
«Otto Wünsche» (Tender) 292

P

«Pacific Empress» (brit. Frachter) 262
«Pancaldo» (ital. Zerst.) 251
«Passat» (sowj. Geleitfahrz.) 175
«Paul Jacobi» 26, 84, 91, 93, 97, 127ff.,
145ff., 156ff., 172, 188ff., 194ff., 201,
252 ff., 289ff.
«Pelagos» (Tanker) 197
«Penelope» (brit. Leichter Krz.) 140, 227,
231
«Pernambuco» (Frachter) 252
Perrin, frz. Ing. 296
Personalprobleme 156, 190, 256
Peter-Pirkham, Kptl. 274, 276
Petsamo 172, 177
Pfeiffer, K.Kpt. 209
«Philips van Almonde» (holl. Zerst.) 68
Phillips, brit. Kptl. 119
«Pietro Orseolo» (ital. Blockadebrecher)
222
«Pigafetta» (ital. Zerst.) 251
Pillau 72, 97, 105, 265, 278, 287ff.
«Pilsudski» (poln. Passagierdampfer) 114
«Piorun» (poln. Zerst.) 244ff.
Pizey, brit. Kpt. z. S. 167
Planquadratkarte 115
«Podvizny» (ex T 12) 300
Pönitz, Kpt. z. S. 187ff., 197ff., 214
«Porivisty» (ex T 17) 300
«Preussen» (Minensch.) 147, 161
«Prezidente Smetona» (lit. Minens.) 100
«Primjerny» (ex T 33) 300
«Prince of Wales» (brit. Schlachtsch.) 194
«Prinz Eugen» 2 7, 99, 162, 165ff., 169f.,
194, 205f., 252f., 278, 287ff.
«Procnjy» (ex «Karl Galster») 299
«Provornyj» (ex Z 33) 299
«Punjabi» (brit. Zerst.) 142 ff.
«Pylkij» (ex Typ 34 298f.

R

Radar 35, 41, 51, 59, 63, 76, 87, 91, 198,
223, 235f., 279, 295, 301
Raeder, Grossadmiral 11, 14, 16, 18f., 37,
60, 99, 102, 118, 15 7, 192, 211, 213
Raketen, Flugabwehr- 56, 65, 92, 94 ff.
Rall, sowj. Adm. 291
«Raubtier»-Klasse 13, 27, 59
«Raubvogel»-Klasse 12f., 27
«Rauenfels» (Frachter) 140
«Rawalpindi» (brit. Hilfskrz.) 114

Rechel, F.Kpt. 251
 «Regensburg» (Blockadebrecher) 255 f.
 «Renown» (brit. Schlachtkrz.) 128
 «Repulse» (brit. Schlachtkrz.) 110
 Rheinmetall-Borsig 78, 82, 84, 92
 «Richard Beitzen» 89, 91 f., 94, 98 ff.,
 107 ff., 123 ff., 127, 148, 156 ff., 172
 ff., 194ff., 201, 211 ff., 252, 264ff.,
 290 ff.
 «Richelieu» (frz. Schlachtsch.) 295, 298
 Riede, F.Kpt. 161, 254
 «Robert Ley» (KdF-Sch.) 101
 «Rocket» (brit. Zerst.) 225 f.
 Rohstoffknappheit 41, 46, 65, 214, 255
 «Roland» (Minensch.) 107, 150, 271
 Rombaksfjord 142 ff.
 Roope, brit. K.Kpt. 133
 Rotterdam 14
 «Rubin» (sowj. Wachboot) 203
 Rumpffestigkeit, Probleme mit 17, 19, 25,
 34f.
 «Rys» (poln. U-Boot) 105

S

S 4 (sowj. U-Boot) 66
 S 113 (Torpedob.) 11 ff., 78
 S-Boote 60 f.
 S-Gerät 67, 90 f., 208, 275
 Saalwächter, Adm. 160
 Sabotage 178, 186, 216, 227, 264
 Salamis 15
 «Salmon» (brit. U-Boot) 118
 «Samev» (norw. Dampfer) 261
 «Samland» (Tanker) 99, 103
 «Scharnhorst» 17, 83, 114, 127, 148f.,
 163ff., 216, 239, 252ff., 266f.
 Scheinwerfer 21, 26, 34
 Schemmel, Kpt. z. S. 186, 211 ff.
 Schenk, Adm. 174
 Schichauwerft 10, 58, 63, 65, 67, 72 f., 75,
 77
 «Schlesien» 57, 120
 «Schleswig-Holstein» 57, 120
 Schmidt, F.T., K.Kpt. 97
 Schniewind, Adm. 45, 208, 236
 Schreiber, K.Kptl. (Ing.) 203
 Schultz, K.Kpt. 234
 Schulze-Hinrichs, Kpt. z. S. 124, 143, 156,
 170ff., 185f., 196, 202, 252
 Schuur, K.Kpt. 214
 «Seal» (brit. U-Boot) 161
 «Sealion» (brit. U-Boot) 189
 «Seeadler» 58, 114, 146, 156, 166, Unter-
 gang 168

Seebeckwerft 44 f.
 Seeigel-Minensperre 271 ff.
 Seeschäden 37, 44, 101, 146, 164, 18 7f.,
 253, 255f.
 Seetüchtigkeit der Zerst. 10ff., 17, 33, 37,
 43, 65, 83, 98, 188
 «Senja» (norw. Fischereischutzb.) 137
 Severin, Dipl.-Ing. 209
 «Seydlitz» 27, 42
 «Shad» (US-U-Boot) 222
 «Sheffield» (brit. Leichter Krz.) 212
 Sherbrooke, brit. Kpt. z. S. 211 ff.
 «Skagerrak» (Tanker) 136
 «Sokrushitelnyj» (sowj. Zerst.) 172, 198
 Smidt, K.Kpt. 187
 Sommer, Obtl. z. S. 144, 155
 Sons, Obtl. z. S. 272, 275
 Spähkreuzer 44ff., 49
 «Speedy» (brit. Minensucher) 190
 Spitzbergen 257ff.
 «Splendid» (brit. U-Boot) 251
 «Spokojny» (sowj. Zerst.) 176
 Stabilitätsprobleme 11 ff., 17, 24
 «Stadion II» (brit. Frachter) 157f.
 Staukeil 25 f.
 «Stavanger» (norw. Zerst.) 292
 «Steege» (norw. Wachboot) 136
 «Stevenstone» (brit. Zerst.) 225
 «Stier» (Hilfskrz.) 168
 Strelow, Kptl. 146
 «Stettin» (Eisbrecher) 162
 «Storm» (Schlepper) 103
 «Strahl» (Tender) 90
 «Stremitelny» (sowj. Zerst.) 172, 186
 Stumpff, General 174 «Svenner» (norw.
 Zerst.) 242

T

«Taifun» (Schlepper) 103
 «Taku» (brit. U-Boot) 147
 «Tanatside» (brit. Geleitzerst.) 223
 «Tanga» (Begleitsch.) 190
 «Tannenberg» 150
 Tarnbemalungen 26
 «Tartar» (brit. Zerst.) 244ff.
 «Talybont» (brit. Zerst.) 225
 Temming, Kptl. 204, 282 f.
 Teribersky, Kap. 175
 «Thames» (brit. U-Boot) 147
 Themse, Minenunternehmen 113ff., 120ff.
 «Theodor Riedel» 26, 89ff., 94, 98, 107ff.,
 123 ff., 127ff., 145ff., 148, 156ff., 172,
 179, 201, 211 ff., 252ff., 289ff.

- «Thor» (Hilfskrz.) 91, 162
 «Tiger» (Torpedob.) Untergang 103
 «Tiger» (Tanker) 177
 «Tigris» (brit. U-Boot) 179
 Tillon, frz. Minister 295
 «Tirpitz» 85, 101, 188, 192ff., 208, 253ff.,
 266 f.
 «Titan» (Schlepper) 209
 «Tjerk Hiddes» (holl. Zerst.) 68
 Topp, Kpt. z. S. 194
 Tormast 91
 Torpedoboote: Typ 35:
 T 1 156, 260, 277
 T 2 156, 161, 166, 214, 260, 269, Untergang
 271
 T 3 66, 156, 269, 277, 287, Untergang 288
 T 4 166, 168, 260, 277, 290
 T 5 161, 166, 195, 214, 222, 260, 287,
 Untergang 288
 T 6 Untergang 61, 161
 T 7 65, 161, 208, 260, 269, Untergang 271
 T 8 63, 161, 260, 269, 277
 T 9 260, 269, 287
 T 10 168, 260, Untergang 277
 T 11 42, 65, 151, 161, 166, 260, 269, 290,
 300
 T 12 42, 166, 195, 260, 269, 287, 290
 Typ 37:
 T 13 166, 260, 265, 269, 277
 T 14 65, 260, 265, 290, 300
 T 15 166, 168, 208, 260, Untergang 261
 T 16 166, 253, 260, 265, 277, 287
 T 17 166, 260, 265, 269, 277, 289f.
 T 18 213, 260, Untergang 277
 T 19 65, 168, 260, 265, 269, 277, 287ff.
 T 20 65, 253, 260, 265, 269, 277, 287ff., 300
 T 21 65, 253, 260, 265, 269, 287
 Typ 39:
 T 22 68, 214, 222ff., 240, 272ff., Untergang
 274
 T 23 68, 214, 222ff., 240, 272ff., 287ff., 300
 T 24 214, 227ff., 240ff., Untergang 250
 T 25 214, 222ff., Untergang 233, 261
 T 26 222ff., Untergang 233, 261
 T 2 7 222ff., 240ff., Untergang 242
 T 28 68, 240, 277ff., 287ff., 300
 T 29 240 f., Untergang 241
 T 30 260, 269ff., Untergang 274
 T 31 269, Untergang 271
 T 32 261, 272ff., Untergang 272
 T 33 68, 261, 277, 289f.
 T 34 286, Untergang 277
 T 35 287, 290, 300
 T 36 68, Untergang 289
 Typ 41:
 T 37-40 73
 Flottentorp. 40:
 T 61, 63, 65 72
 TA 7 264
 Torpedobootflottillen:
 1. 65, 150, 156, 161
 2. 59, 65, 150, 156, 161, 188, 214, 269,
 277
 3. 59, 65, 168, 265, 269, 277
 4. 59, 214, 227ff., 240ff.
 5. 59, 150, 153, 156, 161, 214, 2 72, 277
 6. 59, 114, 260, 2 72 ff.
 Torpedokrise 86, 120
 Torpedos, Reserve- 67f., 72, 238, 248
 Trampedach, K.Kpt. 103
 «Trautenfels» (Frachter) 186
 Trawler, erbeutete brit. 14, 180
 Treibstoff – synthet. 264
 - Verbrauchsbeschränkungen 17, 24, 98,
 156
 - Verknappung 156, 236, 252, 256, 264,
 269, 286, 301 f.
 «Tribal»-Klasse 13, 33, 44, 159
 «Trident» (brit. U-Boot) 179f., 195
 «Trinidad» (brit. Leichter Krz.) 198ff.
 «Triton» (griech. U-Boot) 251
 Trondheim 26, 127, 133, 145f., 170, 174,
 189, 205, 210, 253, 261
 «Tsingtau» (Begleitsch.) 238
 «Tsiolkowski» (sowj. Frachter) 202
 «Tuman» (sowj. Wachboot) 177
 Turbinen 10, 3iff., 40, 69
 Tyne-Mündung, Minenunternehmen 117ff.

U

- U-Boote:
 U 36 118
 U 64 142
 U 88 205
 U 354 211
 U 376 201
 U 456 201
 U 479 2 72 ff.
 U 625 188

U 679 272 ff.
U 703 253
U 994 96
«Ulm» (Minensch.) 210
«Ulster» (brit. Zerst.) 223f.
Unrug, poln. Adm. 105ff.
«Uritzky» (sowj. Zerst.) 172
«Ursula» (brit. U-Boot) 119

V

V 116 lff., 78
«Vasilefs Georgios I» (griech. Zerst.,
s. a. ZG 3) 14f., 251
Vasilles, Vertrag v. 11 f., 17ff., 100
«Vesco» (norw. Dampfer) 189
Vian, brit. Adm. 257
«Victorious» (brit. Flugzeugträger) 177
Vierlingsflak 35, 44, 47, 59, 65, 67ff., 92ff.,
209, 215, 242
«Vivacious» (brit. Zerst.) 167
Vulcanwerft 10, 58

W

Wachsmuth, K.Kpt. 167
«Walter Holzapfel» (Tender) 292
Warburton-Lee, brit. Kpt. z. S. 137ff.
«Warspite» (brit. Schlachtsch.) 142ff.
wasserdichte Unterteilung 24, 58
«Weapon»-Klasse 33
Weinlig, Kptl. 272ff., 280ff.
«Weissenburg» (Blockadebrecher) 174
Wenninger, Kpt. z. S. 283 f.
«Wensleydale» (brit. Geleitzerst.) 223,
225 f.
Werften, Überlastung der 27, 46, 63
«Weser» (Fischereischutzb.) 180
«West Point (US-Transp.) 294
Westwall 107, 123, 173
Weyher, Adm. 163, 290
«Whitshed» (brit. Zerst.) 167
«Wicher» (poln. Zerst.) 105f.
Wilcke, K.Kpt. 166
«Wilhelm Heidkamp» 33ff., 107ff., 127ff.,
Untergang 138
Wilhelmshaven 35, 58, 97ff., 107, 147, 150,
156, 290 ff.
«Wilk» (poln. U-Boot) 105ff.
Willoch, norw. F.Kpt. 135
Winter, Kptl. (Ing.) 103
Wittig, K.Kpt. 203 ff.
«Wolf» 57, 59, 66, 114, 146, 156, 221, Un-
tergang 161

Wolff, Kpt. z. S. 26, 255, 259 «Wolfgang
Zenker» 26, 99, 106, 127ff., Untergang
144
Wolfram, Kptl. 161
«Wollin» (Tanker) 169
«Worcester» (brit. Zerst.) 167
Wright, brit. Kpt. z. S. 167

Y

Yarrow-Werft 14
«Yorkshireman» (brit. Schlepper) 117

Z

«Zambesi» (brit. Zerst.) 292
«Zbik» (Poln. U-Boot) 105
«Zealous» (brit. Zerst.) 292
Zenker, Adm. 11
Zerstörer:
Z 23 38, 42f., 86, 91, 156, 161, 163, 169ff.,
187ff., 235, 252, Zerstörung 250
Z 24 38, 42f., 93, 145, 156, 161, 163, 170,
172, 186ff., 227ff., 243ff., 252, Unter-
gang 250
Z 25 38, 42f., 93, 161, 165, 172, 187ff., 252f.,
269ff., 287f.
Z 26 42, 172, 186ff., Untergang 201 ff.
Z 27 42f., 86, 145, 164, 172, 187ff.,
205ff., 227ff., Untergang 43, 233, 239
Z 28 38, 42, 93, 164, 210, 215ff., 269ff., 287,
Untergang 43, 288
Z 29 38, 43, 93, 164f., 167, 194, 205ff.,
252ff., 290, Versenkung 42
Z 30 38, 43, 164, 210ff., 252, 257ff., 290 ff.
Z 31 46f., 94, 211 ff., 252ff., 288ff.
Z 32 46f., 86, 93, 214ff., 227ff., 243ff., 252,
256, Untergang 47, 248 ff.
Z 33 43, 46, 93f., 256ff., 289ff.
Z 34 41, 46, 93f., 256, 267, 288ff.
Z 35 46f., 269ff., Untergang 48, 93, 283, 287
Z 36 46f., 278ff., Untergang 48, 93, 283, 287
Z 37 27, 46f., 92, 214ff., 227ff., 252, 256,
Zerstörung 240
Z 38 27, 40, 43, 46, 92, 94, 256, 267, 288 ff.
Z 39 27, 43, 46, 48, 92, 205, 256, 269ff.,
286 ff.

Z 43 46f, 93, 278ff, 287ff, Versenkung 48
ZG 3 (s. a. «Hermes») 14f., 250f.,
Untergang 251
ZH 1 14, 68, 226ff, 243 ff, 259, Unter-
gang 247
Zerstörerdivisionen:
1. 97f., 102
2. 98
3. 97, 102, 114
4. 97
5. 97, 99, 102, 105, 107, 113
6. 97, 113
8. 97
Zerstörerentwürfe 11, 18f., 36f., 44ff.,
49 ff.

Zerstöre rflottillen:
1. 97, 107, 112, 148
2. 97, 107, 112f., 148
3. 148
4. 91, 97, 107, 112f£, 120, 134, 148,
256ff£, 266
5. 26, 148, 150ff£, 156, 164, 172, 195£,
201, 210, 257ff£
6. 48, 148, 153, 156, 173, 186, 195£,
201, 252, 257£, 269ff£
8. («Narvik») 43, 145, 186ff, 214ff, 263,
286
Zieh, Adm. 290
Zielschiffe, Einsatz als 238, 239
«Zorkij» (sowj. Zerst.) 298
Z- Plan 102

Erfolgreiche Dokumentationen

Die deutsche Kriegsmarine im 2. Weltkrieg



Wagnis, Der Triumph und Tragödie der Bismarck



Die Angriffe auf das größte deutsche Schlachtschiff 1940-1944



DAS WAREN DIE DEUTSCHEN HILFS-KREUZER 1939-1945

Bewaffnete Handelsschiffe im Einsatz



Die deutsche Kriegsmarine im Zweiten Weltkrieg

Von E. P. von der Porten

Vorurteilsfrei und historisch, zuverlässig, klar und deutlich schildert dieses Buch die deutsche Kriegsmarine: das Geschehen, seine Hintergründe und Ursachen. Von ihrem Wiederaufbau in der Zeit zwischen den Kriegen bis zum bitteren Ende des Zweiten Weltkrieges führt der Autor den Leser. Obwohl der Schwerpunkt auf den see-strategischen Zusammenhängen liegt, widmet der Autor den Einzeloperationen genügend Raum, um den Leser in wachsender Spannung zu halten. Eine hervorragende Bearbeitung dieses komplexen Stoffes.

302 Seiten, 40 Abbildungen, gebunden, DM 28,80

Der Untergang der Bismarck

Wagnis, Triumph und Tragödie

Von B. B. Schofield

Hier wird die erste und einzige Unternehmung der »Bismarck«, des zu seiner Zeit kampfstärksten Schlachtschiffes der Welt, bis ins Detail nachgezeichnet. Es ist eines der von besonderer Dramatik geprägten Geschehnisse auf See im Zweiten Weltkrieg. Damit liegt eine authentische Zusammenfassung der Gesamtoperationen beider Seiten vor. Dem Autor waren alle Quellen und Berichte darüber zugänglich; sie sind hier zu einem treffenden Gesamtbild der Ursachen und Zusammenhänge ausgewertet worden.

174 Seiten, 34 Abbildungen, gebunden, DM 24,-

Die Tirpitz muß unter Wasser

Die Angriffe auf das größte deutsche Schlachtschiff 1940-1944

Von Gervis Frère-Cook

Die fesselnde und sachgetreue Schilderung ist nach sorgfältigem Studium und dem Vergleich offizieller deutscher und britischer Unterlagen entstanden. Die vielfältigen britischen Anstrengungen zur Ausschaltung des Schlachtschiffes »Tirpitz« werden hier in spannender Form dargestellt. Nicht weniger als 21 Angriffe wurden auf das stark gesicherte, nahezu unerreiche Einzelziel durchgeführt.

Das waren die deutschen Hilfskreuzer 1939-1945

Von August K. Muggenthaler

Im Zweiten Weltkrieg gab es kaum ein Dutzend dieser geheimnisvollen Hilfskreuzer: Ehemalige Frachter, die bei Kriegsausbruch hastig mit Geschützen und Tarn-einrichtungen versehen wurden. Plastisch wird hier – basierend auf Interviews mit ehemaligen deutschen Offizieren und Besatzungsangehörigen sowie alliierten Überlebenden – die Geschichte dieser »Gespenster-Schiffe« beschrieben.

328 Seiten, 94 Abbildungen, gebunden, DM 36,-

MOTORBUCH VERLAG
Postfach 13 70 · 7000 Stuttgart

**Motor
buch
Verlag**

Erfolgreiche Dokumentationen



Seekrieg im Bild 1939–1945

Während des Zweiten Weltkrieges wurden Tausende von Fotografien auf See gemacht – von der Berichterstattung für die Presse, bis hin zur dienstlichen Dokumentation. Dieser ungewöhnliche Bildband enthält viele bisher vergessene fotografische Kostbarkeiten. Wertvolle Bilddokumente aller größeren am Zweiten Weltkrieg beteiligten Nationen. Kaleidoskopartig wird fast jeder Aspekt des Seekrieges in lebendigen und eindrucksvollen Fotografien erfaßt.

192 Seiten, 273 Fotos, gebunden, DM 39,-



Torpedoboote und Zerstörer im Einsatz 1939–1945

Kampf und Untergang einer Waffe
Von Volkmar Kühn

Vom ersten bis zum letzten Tage des Zweiten Weltkrieges kämpften Zerstörer und Torpedoboote gegen U-Boote und Flugzeuge, gegen Kreuzer, Schlachtschiffe und Landbatterien. Sie fuhrten auf allen Meeren Europas und im Atlantik. Ihre Unternehmungen werden hier wahrheitsgetreu dargestellt. Die Fülle an Informationen, die dieses Werk enthält, ist ebenso eindrucksvoll wie die Darstellung der vielen Einsätze dieser leichten Seestreitkräfte. Eine Dokumentation über den harten Kampf auf See. Vorwort von Großadmiral a. D. Karl Dönitz.

384 Seiten, 120 Abbildungen, gebunden, DM 36,-



Kampf und Untergang einer Waffe



Blockadebrecher

Der Durchbruch von Handelsschiffen der Achsenmächte durch die alliierten Sperrgürtel im II. Weltkrieg
von Martin Brice

Dieses Buch befaßt sich mit einem bisher nur wenig bekannten Spezialgebiet der Kriegsmarine im Zweiten Weltkrieg – mit den Blockadebrechern, die in geheimen Missionen die Sperrgürtel der Alliierten durchbrachen. Der fundierte Text wird durch Fotos ergänzt, von denen die meisten aus Privatsammlungen stammen und bislang noch nicht zugänglich waren.

208 Seiten, 33 Abbildungen, gebunden, DM 29,-

Der Durchbruch von Handelsschiffen der Achsenmächte durch die alliierten Sperrgürtel im 2. Weltkrieg



U-Boote gegen England

Kampf und Untergang der deutschen U-Boot-Waffe 1939–1945

Von G. P. Mallmann/Showell

Dies ist die Geschichte des Entstehens der deutschen U-Boot-Waffe und ihres Schicksals im Zweiten Weltkrieg. Eine Dokumentation über die U-Boote und ihre Männer, über ihre Technik und Bewaffnung, über Kampf und Sterben der U-Boote. Dieser Report wird durch viele Abbildungen, die größtenteils noch nicht veröffentlicht wurden, ergänzt.

192 Seiten, 228 Abbildungen, gebunden, als ungekürzte Sonderausgabe nur DM 24,-

Motor
buch
Verlag

Selbstverständlich aus dem
MOTORBUCH VERLAG
Postfach 1370 7000 Stuttgart 1

Motor
buch
Verlag